

**“Analisis Penentuan Moda Transportasi Unggulan  
Kabupaten Halmahera Selatan”**



**Skripsi**

**Sebagai Salah Satu Persyaratan Mencapai Gelar Sarjana**



**Disusun Oleh :**

**MUHAMMAD ALI ISKANDAR ALAM**

**45 06 042 019**

**JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA**

**FAKULTAS TEKNIK**

**UNIVERSITAS “45” MAKASSAR**

**2012**

**ANALISIS PENENTUAN MODA TRANSPORTASI  
UNGGULAN KABUPATEN HALMAHERA SELATAN**

Oleh:

**Muhammad Ali Iskandar Alam**

**45 06 042 019**



**JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA  
FAKULTAS TEKNIK  
UNIVERSITAS "45" MAKASSAR  
2012**

**“Analisis Penentuan Moda Transportasi Unggulan  
Kabupaten Halmahera Selatan”**

**Skripsi**

**Sebagai Salah Satu Persyaratan Mencapai Gelar Sarjana**

**Program Studi :  
Perencanaan Wilayah dan Kota**



**Disusun Oleh :  
Muhammad Ali Iskandar Alam  
45 06 042 019**


**JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA  
FAKULTAS TEKNIK  
UNIVERSITAS “45” MAKASSAR  
2012**


HALAMAN PENGESAHAN  
SKRIPSI

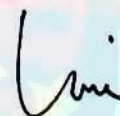
JUDUL : ANALISIS PENENTUAN MODA TRANSPORTASI  
UNGGULAN KABUPATEN HALMAHERA SELATAN  
NAMA : MUHAMMAD ALI ISKANDAR ALAM  
NO STAMBUK : 45 06 042 019  
FAKULTAS : TEKNIK  
JURUSAN : PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA

Disetujui Komisi Pembimbing



  
Ir. Nursyam Aksa, M.Si  
Pembimbing I

  
S. Kamran Aksa, ST, MT  
Pembimbing II


  
Dra. Umi Salamah, M.str  
Pembimbing III

Mengetahui

Dekan Fakultas Teknik  
Universitas "45" Makassar

Ketua Jurusan  
Perencanaan Wilayah Dan Kota

  
Ir. Syafri, M.si

  
S. Kamran Aksa, ST, M.T

## PERNYATAN KEASLIAN SKRIPSI

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama Mahasiswa : MUHAMMAD ALI ISKANDAR ALAM

No Stambuk : 45 06 042 019

Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota

Fakultas : Teknik

Universitas : "45" Makassar



Menyatakan dengan sebenarnya bahwa skripsi yang saya tulis benar-benar merupakan hasil karya sendiri, bukan merupakan pengambilan tulisan atau pemikiran orang lain. Apabila dikemudian hari terbukti atau dapat di buktikan bahwa sebagian atau secara keseluruhan skripsi ini, hasil karya orang lain, saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Makassar, 16 Desember 2012

Yang menyatakan,

**M. ALI ISKANDAR ALAM**

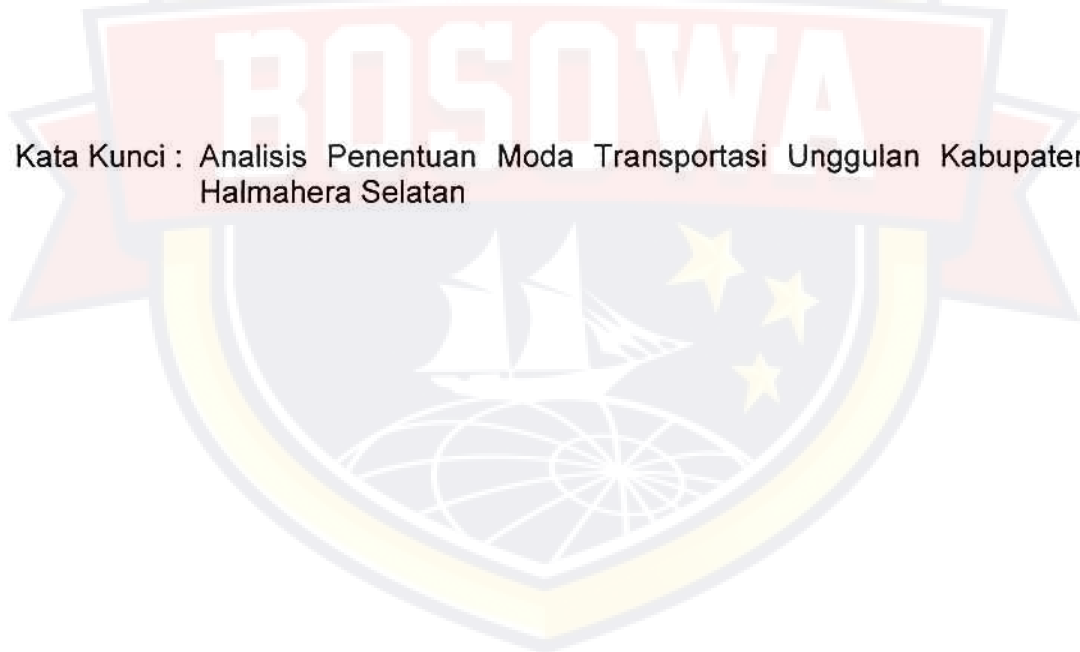
## ABSTRAK

**M U H A M M A D A L I**, *Analisis Penentuan Moda Transportasi Unggulan Kabupaten Halmahera Selatan*. (dibimbing oleh, Ir. Nursyam Aksa, MSi, S. Kamran Aksa, ST, MT dan Dra. Umi Salamah, M.str).

Tujuan dari penelitian ini adalah: (1) untuk mengetahui moda transportasi apakah yang lebih unggul di Kabupaten Halmahera Selatan. (2) Untuk meningkatkan transportasi unggulan Kabupaten Halmahera Selatan di masa akan datang. Dari latar belakang ini kemudian menghasilkan suatu rumusan masalah yakni: (1) Moda transportasi apakah yang potensial sebagai transportasi unggulan di kabupaten Halmahera Selatan. (2) Bagaimana strategi pengembangan transportasi moda unggulan di kabupaten Halmahera Selatan.

Kesimpulan dari penelitian ini menunjukkan bahwa: moda transportasi yang lebih di Ungulkan di kabupaten Halmahera Selatan adalah transportasi laut di karenakan aksesibilitas tinggi serta biaya yang terjangkau.

Kata Kunci : Analisis Penentuan Moda Transportasi Unggulan Kabupaten Halmahera Selatan



## KATA PENGANTAR



*Assalamu Alaikum Wr. Wb.*

Syukur Alhamdulillah penulis panjatkan kehadiran *Allah SWT* yang telah memberikan rahmat, hidayah dan inayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan tugas akhir ini dengan judul **“ANALISIS MODA TRANSPORTASI UNGGULAN KABUPATEN HALMAHERA SELATAN”**.

Penulisan skripsi ini merupakan salah satu syarat yang harus dipenuhi untuk mencapai gelar Sarjana Teknik pada Program Studi Perencanaan Wilayah Dan Kota Fakultas Teknik Universitas “45” Makassar. Penulis menyadari bahwa selama proses penulisan skripsi ini penulis banyak mendapatkan bantuan tenaga, materi, informasi, waktu, maupun dorongan yang tidak terhingga dari berbagai pihak. Karena itu dengan ketulusan dan kerendahan hati penulis mengucapkan terima kasih yang tak terhingga kepada:

1. Secara khusus dan tulus penulis ucapakan terimah kasih yang sedalam-dalamnya kepada Kedua Orang Tuaku, Ayahanda **Ibrahim Hamjah Iskandar Alam** dan Ibunda tercinta **Mihir Umar Iskandar Alam** yang telah melahirkan, membesarkan, mendidik, mendoakan, memelihara dan memberikan bimbingan serta pengorbanan yang sangat besar dari awal perkuliahan hingga penyelesaian penyusunan tugas akhir ini..
2. Saudar-saudaraku tercinta Jul, Puspa, Dano Halisa, Daus, Dam, Lani, Caca, Mama Lala, Alm. Mami, Ba, Ci la, Aifin (Keluarga Besar Hamjah Iskandar Alam) yang telah memberikan semangat dan motivasi dalam menyelesaikan tugas akhir ini.

3. Bapak Ir. Nursyam Aksa, M.Si, selaku Pembimbing I yang telah meluangkan waktu dan tenaganya dalam memberikan bimbingan kepada penulis.
4. Bapak Kamran Aksa, ST, MT, selaku Pembimbing II yang telah memberikan bimbingan, petunjuk serta saran-saran yang sangat berarti dalam menyelesaikan penulisan skripsi ini.
5. Ibu Dra. Umi Salamah, M.Str, selaku Pembimbing III yang telah memberikan bimbingan, petunjuk serta saran-saran yang sangat berarti dalam menyelesaikan penulisan skripsi ini
6. Terkhusus kepada Dekan Fakultas Teknik Bapak Ir. Syafri, MSi, serta jajarannya dalam hal penyelesaian administrasi, semoga selalu sukses di berbagai aktifitas.
7. Bapak Kamran Aksa, ST, MT. selaku sekretaris Jurusan Planologi Universitas "45" Makassar.
8. Kepada seluruh Dosen Jurusan Perencanaan Wilayah Dan Kota yang selalu memberikan ilmunya yang bermanfaat, semoga apa yang di berikan dapat menjadi nilai ibadah dari Tuhan Yang Maha Esa..
9. Segenap instansi terkait Dinas Perhubungan Kabupaten Halmahera Selatan serta Dinas Dinas yang terkait di Kabupaten Halmahera Selatan yang dengan tlaten memberikan informasi (data) kepada penulis.
10. Ucapan Terima Kasih kepada The Gatal'S Genk (Ekhal, Rio, Ided, Costa, Ka Bonda, Ami, Upank, Jhiron, Ghadry, Iman, Dun, Thya)
11. Terkhusus buat Nursuci Susana yang telah memberikan dukungan serta merawat dikala lagi sakit, semoga Allah senantiasa memberikan jalan terbaik untuk kita berdua.
12. Ucapan Terimakasih segenap Keluarga Besar Telo Rock City Makassar, serta adik adik tercinta Komar, Ai, Tuck, Faris, Aju, Risman, Nita, Asti, Nona, Ical, Ka Rara, Ka Mad.





13. Ucapan Terimakasih Kepada GENERATION PLANER "06", Ibhenk, Ekhal, Rio, Ided, Jalo, Acul, As, Ona, Ipa, Opy, Acuna, Ar, Aris, Cafu, Egid, Uun, Ilo, Anca, Iwan, Fitri, Samna, Feby, Isa dkk)
14. Ucapan Terimakasih Buat Kakanda Arman Ahmad, ST dan Abd Azis Hatuina ST, adik adik angkatan 07 (Maya, Bams, Bagas). Terima kasih atas kebaikan dan pengertiannya.

Penulis menyadari dengan sedalam-dalamnya bahwa skripsi ini masih sangat sederhana dan jauh dari sempurna. Oleh karena itu apabila ada kritik dan saran yang sifatnya membangun demi lebih sempurnanya sekripsi ini, senantiasa dapat penulis terima. Akhirnya semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat.



## DAFTAR ISI

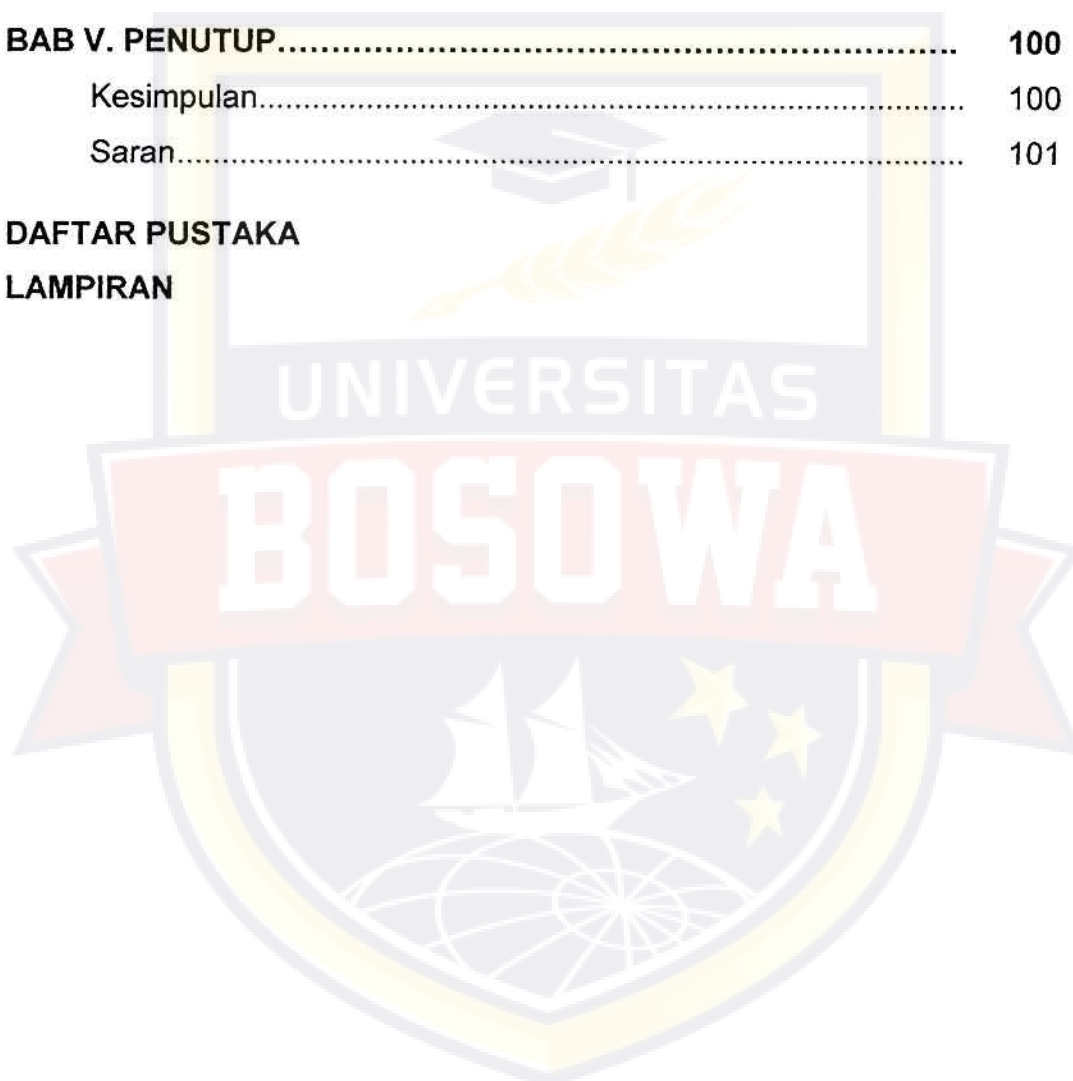
<b>HALAMAN JUDUL</b>	
<b>HALAMAN PENGESAHAN</b>	
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	i
<b>DAFTAR ISI</b> .....	iv
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	ix
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	xi
<b>BAB I. PENDAHULUAN</b> .....	1
1.1. Latar Belakang .....	1
1.2. Rumusan Masalah .....	4
1.3. Tujuan dan Manfaat Penelitian .....	4
1.5. Batasan Masalah.....	5
1.6. Sistematika Pembahasan.....	5
<b>BAB II. TINJAUAN PUSTAKA</b> .....	7
2.1. Sistem Transportasi .....	7
2.2. Kinerja Transportasi .....	9
2.2.1. Selamat.....	9
2.2.2. Akseibilitas.....	9
2.2.3. Terpadu.....	9
2.2.4. Kapasitas Mencukupi.....	9
2.2.5. Teratur.....	10
2.2.6. Lancar dan Cepat.....	10
2.2.7. Mudah di Capai.....	10
2.2.8. Tepat Waktu.....	10
2.2.9. Nyaman.....	11
2.2.10. Tarif Terjangkau.....	11
2.2.11. Tertib.....	11
2.2.12. Aman.....	12
2.2.13. Polusi Rendah.....	12

2.2.14. Efisien.....	12
2.3. Jaringan Transportasi.....	15
2.4. Moda Transportasi .....	16
2.4.1. Moda Transportasi Darat .....	16
2.4.2. Moda Transportasi Laut.....	16
2.4.3. Moda Transportasi Udara.....	17
2.4.4. Moda Transportasi Pipa.....	17
2.5. Arah Perwujudan Jaringan Prasarana Transportasi.....	17
2.5.1. Jaringan Prasarana Antar Moda / Multi Moda.....	17
2.5.2. Jaringan Transportasi Jalan.....	18
2.5.3. Jaringan Transportasi Kereta Api.....	19
2.5.2. Jaringan Transportasi Sungai dan Danau.....	19
2.5.2. Jaringan Transportasi Penyebrangan.....	20
2.5.2. Jaringan Transportasi Laut.....	20
2.5.2. Jaringan Transportasi Udara.....	21
2.5.2. Jaringan Transportasi Pipa.....	21
2.6. Transportasi dalam Pengembangan Wilayah.....	21
<b>BAB III. METODE PENELITIAN .....</b>	<b>25</b>
3.1. Rancangan Penelitian .....	25
3.1.1. Lokasi Penelitian.....	25
3.2. Populasi dan Sampel.....	25
3.2.1. Populasi.....	25
3.2.1. Sampel.....	25
3.3. Jenis Sumber Data .....	26
3.4. Teknik Pengumpulan Data .....	27
3.5. Metode Analisis Data .....	28
3.5.1. Analisis Deskriptif .....	28
3.5.2. Analisis Kuantitatif.....	28
3.5.2.1. Analisis Pembobotan.....	28
3.5.2.2. Analisis SWOT.....	30

3.6. Defenisi Operasional .....	33
<b>BAB IV. DATA DAN ANALISIS .....</b>	<b>38</b>
<b>4.1. Gambaran Umum Wilayah .....</b>	<b>38</b>
4.1.1. Kondisi Fisik Dasar.....	38
4.1.1.1. Letak Geografis.....	38
4.1.1.2. Topografi.....	40
4.1.1.3. Geologi.....	42
4.1.1.4. Hidrologi.....	43
4.1.1.5. Iklim dan Curah Hujan.....	44
4.1.2. Aspek Kependudukan.....	45
4.1.2.1. Perkembangan dan Pertumbuhan Penduduk.....	45
4.1.2.2. Kepadatan Penduduk.....	47
4.1.2.3. Menurut Umur dan Jenis Kelamin.....	51
4.1.3. Kondisi Sarana dan Prasarana Transportasi .....	52
4.1.3.1. Sistem Transportasi Kabupaten Halmahera Selatan.....	52
4.1.3.1.1. Sistem Transportasi Darat.....	52
4.1.3.1.1.1. Jaringan Prasarana .....	52
4.1.3.1.1.1. Jaringan Pelayanan .....	54
4.1.3.1.2. Sistem Transportasi Laut.....	56
4.1.3.1.2.1. Jaringan Prasarana.....	56
4.1.3.1.2.1. Jaringan Pelayanan.....	58
4.1.3.1.3. Sistem Transportasi Udara.....	59
4.1.4. Moda Transportasi.....	68
4.1.4.1. Moda Transportasi Darat.....	68
4.1.4.2. Moda Transportasi Laut.....	68
4.1.4.3. Moda Transportasi Udara.....	69
4.1.5. Kinerja Transportasi.....	69
4.1.5.1. Keselamatan .....	69
4.1.5.2. Akseibilitas.....	71

4.1.5.3. Keterpaduan.....	71
4.1.5.4. Kapasitas.....	72
4.1.5.5. Teratur.....	73
4.1.5.6. Lancar dan Cepat.....	73
4.1.5.7. Mudah di Capai.....	74
4.1.5.8. Tepat Waktu.....	74
4.1.5.9. Nyaman.....	74
4.1.5.10. Tarif Terjangkau.....	75
4.1.5.11. Tertib.....	76
4.1.5.12. Aman.....	76
4.1.5.13. Polusi Rendah.....	76
4.1.5.14. Efisien.....	77
<b>4.2. Analisis.....</b>	<b>77</b>
4.2.1. Analisis Kependudukan.....	77
4.2.1.1. Perkembangan Jumlah Penduduk.....	77
4.2.1.2. Persebaran Penduduk.....	78
4.2.2. Analisis Transportasi Wilayah.....	79
4.2.2.1. Analisis Sarana dan Prasarana Transportasi .....	79
4.2.2.2. Kondisi.....	80
4.2.2.3. Kebutuhan Pengembangan.....	80
4.2.3. Analisis Penentuan Moda Transportasi Unggulan .....	81
4.2.3.1 Kinerja Transportasi.....	81
1. Jaringan Pelayanan.....	82
a. Moda Transportasi Darat.....	82
b. Moda Transportasi Laut.....	83
c. Moda Transportasi Udara.....	85
2. Jaringan Prasarana.....	87
4.2.4. Analisis SWOT Strategi Pengembangan Moda Transportasi Unggulan .....	95
4.2.4.1. Analisis Faktor Internal.....	95

1. Kekuatan.....	95
2. Kelemahan.....	95
4.2.4.2. Analisis Faktor Eksternal.....	96
1. Peluang.....	96
2. Ancaman.....	96
<b>BAB V. PENUTUP.....</b>	<b>100</b>
Kesimpulan.....	100
Saran.....	101
<b>DAFTAR PUSTAKA</b>	
<b>LAMPIRAN</b>	



Tabel 4.13	Tanggapan Responden Mengenai kinerja Jaringan Pelayanan Transportasi Darat Kabupaten Halmahera Selatan Tahun 2012.....	75
Tabel 4.14	Tanggapan Responden Mengenai kinerja Jaringan Pelayanan Transportasi Laut Kabupaten Halmahera Selatan Tahun 2012.....	83
Tabel 4.15	Tanggapan Responden Mengenai kinerja Jaringan Pelayanan Transportasi Udara Kabupaten Halmahera Selatan Tahun 2012.....	84
Tabel 4.16	Rekapitulasi Penilaian kinerja Jaringan Pelayanan Transportasi Kabupaten Halmahera Selatan.....	86
Tabel 4.17	Analisis SWOT.....	97



## DAFTAR GAMBAR

- Gambar 1. Peta Administrasi Kabupaten Halmahera Selatan
- Gambar 2. Peta Kepadatan Penduduk
- Gambar 3. Peta Sebaran Prasarana Transportasi Kabupaten Halmahera Selatan
- Gambar 4. Peta Sebaran Prasarana Transportasi Wilayah Gane Raya Kabupaten Halmahera Selatan
- Gambar 5. Peta Sebaran Prasarana Transportasi Pulau Bacan Kabupaten Halmahera Selatan
- Gambar 6. Peta Sebaran Prasarana Transportasi Pulau Kasiruta Kabupaten Halmahera Selatan
- Gambar 7. Peta Sebaran Prasarana Transportasi Pulau Kayoa Kabupaten Halmahera Selatan
- Gambar 8. Peta Sebaran Prasarana Transportasi Pulau Makian Kabupaten Halmahera Selatan
- Gambar 9. Peta Sebaran Prasarana Transportasi Pulau Mandioli dan P. Obit Kabupaten Halmahera Selatan
- Gambar 10. Peta Sebaran Prasarana Transportasi Pulau Obi Kabupaten Halmahera Selatan
- Gambar 11. Peta analisis Penentuan Moda Transporatasi Unggulan





## BAB I

### PENDAHULUAN

#### 1.1 Latar Belakang

Kegiatan manusia seiring dengan kebutuhan dasar manusia dengan manusia lainnya atau system kebutuhan lainnya seperti alat perhubungan yang disebut dengan alat transportasi. Dengan adanya alat transportasi, maka pergerakan lalu lintas menjadi lebih cepat, aman, nyaman dan terintegrasi. Sarana transportasi (alat angkut) berkembang mengikuti fenomena yang timbul akibat penggalan sumberdaya seperti penemuan teknologi baru, perkembangan struktur masyarakat, dan peningkatan pertumbuhan.

Sarana transportasi memegang peranan penting dalam menghubungkan daerah satu dengan daerah lainnya ( asal tujuan ) , kebutuhan sarana angkutan umum bagi masyarakat sangat bermanfaat karna sangat efektif , juga dapat terjangkau di masyarakat.

Pada kota yang berpenduduk dalam jumlah besar dan mempunyai kegiatan perkotaan yang sangat luas dan intensif, maka diperlukan pelayanan transportasi berkapasitas tinggi dan ditata secara terpadu atau dinamis. Oleh karena itu pada dasarnya transportasi merupakan derived demand artinya permintaan akan jasa transportasi timbul dari permintaan sektor-sektor lain.

Pengembangan wilayah harus terintegrasi dengan pengembangan jaringan transportasi. Antara perencanaan pengembangan wilayah dan pengembangan sistem transportasi adalah saling berinteraksi dan mempengaruhi. Pengembangan wilayah di suatu daerah akan menciptakan atau menimbulkan sistem transportasi yang baru, demikian pula sebaliknya, pembuatan jaringan transportasi akan memicu tumbuhnya wilayah-wilayah terbangun.

Transportasi itu berfungsi ganda, di satu sisi harus mampu menunjang dan di sisi lain juga mampu merangsang pertumbuhan sektor-sektor lainnya. Oleh karena itu pembangunan sektor transportasi harus dilaksanakan secara multidimensional, dalam arti harus memperhatikan tidak hanya situasi dan kondisi transportasi itu sendiri tetapi juga harus memperhatikan lingkungan yang dipengaruhi dan mempengaruhinya termasuk sarana dan prasarana.

Perencanaan transportasi diperlukan sebagai konsekuensi dari pertumbuhan penduduk, keadaan lalu lintas dan pengembangan kota dan wilayah dalam rangka mengatasi persoalan yang ada, melayani kebutuhan secara optimum, mencegah persoalan yang diduga akan timbul, dan mengoptimalkan penyediaan dan pemanfaatan kapasitas transportasi dan dana yang dioperasikan, sehingga tercapai pelayanan transportasi yang efektif dan efisien. Proses perencanaan transportasi meliputi tahapan analisis sebagai berikut :

1. Inventarisasi kondisi saat ini, meliputi guna lahan, pemilikan kendaraan, pergerakan orang dan kendaraan, fasilitas transportasi, aktifitas ekonomi, sumber dana yang tersedia, dan bangkitan perjalanan.
2. Keputusan kebijakan umum masa mendatang meliputi pengawasan peraturan dan kebijakan umum teradap pengembangan lahan pada masa mendatang dan karakteristik dari jaringan transportasi pada masa mendatang.

Menyadari kondisi geografis Kabupaten Halmahera Selatan yang merupakan salah satu Kabupaten Provinsi Maluku Utara dengan pulau terbanyak, sehingga transportasi sangat berperan penting dalam menghubungkan wilayah yang satu dengan yang lainnya.

Di Kabupaten Halmahera Selatan itu sendiri memiliki berbagai moda transportasi, baik itu darat, laut dan udara. Perkembangan wilayah yang terjadi terhadap transportasi Kabupaten Halmahera Selatan mengalami perkembangan yang cukup baik ini di gambarkan melalui banyaknya moda transportasi yang beroperasi di Kabupaten Halmahera Selatan, namun diantara moda transportasi (Laut, Darat, Udara) hanya beberapa moda yang di pilih masyarakat di karenakan biaya transportasi yang lebih terjangkau. Kondisi inilah membutuhkan suatu kebijakan yang terkait dengan pengelolaan Transportasi yang ada di Kabupaten Halmahera Selatan.

## 1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dikemukakan diatas maka yang menjadi permasalahan pokok yaitu :

1. Moda Transportasi apakah yang paling potensial sebagai transportasi unggulan di Kabupaten Halmahera Selatan.
2. Bagaimana Strategi pengembangan transportasi moda unggulan di Kabupaten Halmahera Selatan

## 1.3 Tujuan dan Manfaat Penelitian

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah maka tujuan yang akan dicapai dari penelitian ini adalah :

1. Untuk menganalisis moda transportasi mana yang paling Potensial sebagai transportasi unggulan untuk dikembangkan dalam menunjang perkembangan wilayah di Kabupaten Halmahera Selatan.
2. Untuk meningkatkan transportasi unggulan Kabupaten Halmahera Selatan di masa akan datang.

Selain itu, hasil dari penelitian ini diharapkan dapat berguna sebagai :

1. Tambahan informasi dan bahan kajian tentang perkembangan Transportasi daerah khususnya daerah Kabupaten Halmahera Selatan.

2. Masukan bagi para pembuat kebijakan yang berhubungan dengan pembangunan Kabupaten Halmahera Selatan dalam rangka mempersiapkan program pembangunan selanjutnya.

#### **1.4 Batasan Masalah**

Untuk memberi batasan pada penelitian ini agar pembahasan didalamnya lebih sistematis maka perlu kiranya dilakukan pembatasan. Ruang lingkup pembahasan untuk penelitian ini lebih membatasi pada :

1. Melakukan berbagai asumsi terhadap moda transportasi unggulan yang di nilai dari Jaringan Pelayanan dan apakah pada masa yang akan datang masih merupakan transportasi unggulan atau tidak.

#### **1.5 Sistematika Pembahasan**

Untuk memudahkan dalam penulisan penelitian ini, maka dibuat susunan kajian berdasarkan metodologinya, dalam bentuk sistematika penulisan;

### **BAB I PENDAHULUAN**

Bab ini berisi latar belakang studi, rumusan masalah, tujuan penelitian, kegunaan penelitian, ruang lingkup penelitian metodologi penelitian, teknik analisis dan sistematika pembahasan.

## BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini menguraikan tentang teori-teori yang melandasi dan berkaitan dengan kepentingan analisis studi, terutama yang berisikan tentang teori-teori analisis Transportasi dan kajian Transportasi Unggulan.

## BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Bab ini menguraikan tentang lokasi penelitian, jenis sumber data, teknik pengumpulan data, metode analisis, populasi dan sampel definisi operasional dan kerangka pikir.

## BAB IV DATA DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini akan menguraikan tentang tinjauan wilayah penelitian yang terdiri atas: tinjauan terhadap aspek fisik wilayah, aspek kependudukan, aspek transportasi. Serta membahas mengenai hasil dan pembahasan, yang meliputi; gambaran umum wilayah Penelitian, analisis penentuan transportasi unggulan Kabupaten Halmahera Selatan.

## BAB V PENUTUP.

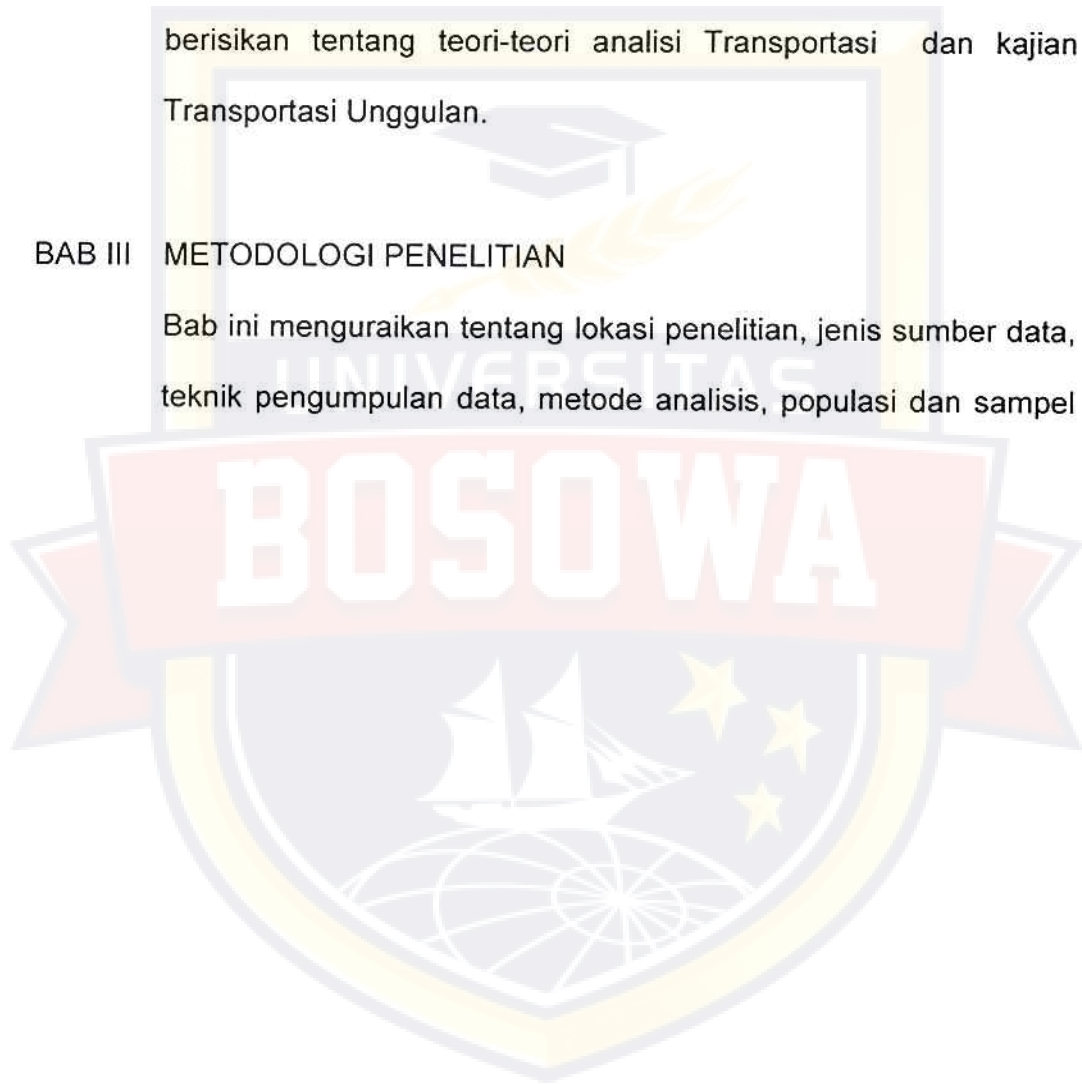
Bab ini merupakan bagian penutup, yang terdiri dari kesimpulan dan saran

## BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini menguraikan tentang teori-teori yang melandasi dan berkaitan dengan kepentingan analisis studi, terutama yang berisikan tentang teori-teori analisis Transportasi dan kajian Transportasi Unggulan.

## BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Bab ini menguraikan tentang lokasi penelitian, jenis sumber data, teknik pengumpulan data, metode analisis, populasi dan sampel



## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

Tinjauan pustaka dalam penulisan ini dimaksudkan sebagai rangkuman teori, hasil penelitian atau karya yang relevan dengan pembahasan, yang selanjutnya digunakan untuk menjawab masalah penelitian secara teoritis.

#### 2.1. Konsep Dasar Transportasi

Pengertian transportasi yang dikemukakan oleh Nasution (1996) diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Sehingga dengan kegiatan tersebut maka terdapat tiga hal yaitu adanya muatan yang diangkut, tersedianya kendaraan sebagai alat angkut, dan terdapatnya jalan yang dapat dilalui. Proses pemindahan dari gerakan tempat asal, dimana kegiatan pengangkutan dimulai dan ke tempat tujuan dimana kegiatan diakhiri. Untuk itu dengan adanya pemindahan barang dan manusia tersebut, maka transportasi merupakan salah satu sektor yang dapat menunjang kegiatan ekonomi (*the promoting sector*) dan pemberi jasa (*the servicing sector*) bagi perkembangan ekonomi.

Pengertian lainnya dikemukakan oleh Soesilo (1999) yang mengemukakan bahwa transportasi merupakan pergerakan tingkah



laku orang dalam ruang baik dalam membawa dirinya sendiri maupun membawa barang.

Selain itu, Tamin (1997) mengungkapkan bahwa , prasarana transportasi mempunyai dua peran utama, yaitu: (1) sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan; dan sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan/atau barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan tersebut. Dengan melihat dua peran yang di sampaikan di atas, peran pertama sering digunakan oleh perencana pengembang wilayah untuk dapat mengembangkan wilayahnya sesuai dengan rencana. Misalnya saja akan dikembangkan suatu wilayah baru dimana pada wilayah tersebut tidak akan pernah ada peminatnya bila wilayah tersebut tidak disediakan sistem prasarana transportasi. Sehingga pada kondisi tersebut, prasarana transportasi akan menjadi penting untuk aksesibilitas menuju wilayah tersebut dan akan berdampak pada tingginya minat masyarakat untuk menjalankan kegiatan ekonomi. Hal ini merupakan penjelasan peran prasarana transportasi yang kedua, yaitu untuk mendukung pergerakan manusia dan barang.

Kegiatan ekonomi dan transportasi memiliki keterkaitan yang sangat erat, dimana keduanya dapat saling mempengaruhi. Hal ini seperti yang diungkapkan oleh Tamin (1997) bahwa pertumbuhan ekonomi

memiliki keterkaitan dengan transportasi, karena akibat pertumbuhan ekonomi maka mobilitas seseorang meningkat dan kebutuhan pergerakannya pun menjadi meningkat melebihi kapasitas prasarana transportasi yang tersedia. Hal ini dapat disimpulkan bahwa transportasi dan perekonomian memiliki keterkaitan yang erat. Di satu sisi transportasi dapat mendorong peningkatan kegiatan ekonomi suatu daerah, karena dengan adanya infrastruktur transportasi maka suatu daerah dapat meningkatkan ekonominya. Namun di sisi lain, akibat tingginya kegiatan ekonomi dimana pertumbuhan ekonomi meningkat maka akan timbul masalah transportasi, karena terjadinya kemacetan lalu lintas, sehingga perlunya penambahan jalur transportasi untuk mengimbangi tingginya kegiatan ekonomi tersebut.

Pentingnya peran sektor transportasi bagi kegiatan ekonomi mengharuskan adanya sebuah sistem transportasi yang handal, efisien, dan efektif. Transportasi yang efektif memiliki arti bahwa sistem transportasi yang memenuhi kapasitas yang angkut, terpadu atau terintegrasi dengan antar moda transportasi, tertib, teratur, lancar, cepat dan tepat, selamat, aman, nyaman dan biaya terjangkau secara ekonomi. Sedangkan efisien dalam arti beban publik sebagai pengguna jasa transportasi menjadi rendah dan memiliki utilitas yang tinggi.

## 2.2. Sistem Transportasi

Transportasi bukanlah suatu tujuan akhir (*ends*) akan tetapi merupakan akibat adanya kebutuhan (*derived demand*). Sistem transportasi makro sebenarnya terdiri dari beberapa sistem transportasi mikro yang saling terkait dan saling mempengaruhi. Sistem transportasi mikro tersebut adalah sistem jaringan (prasarana transportasi), sistem kegiatan (kebutuhan akan transportasi), sistem pergerakan lalu lintas (rekayasa dan manajemen lalu lintas), dan sistem kelembagaan.

Interaksi antara sistem kegiatan dan sistem jaringan akan menghasilkan suatu pergerakan manusia dan/atau barang dalam bentuk pergerakan kendaraan. Kegiatan perubahan dan sistem jelas akan mempengaruhi sistem jaringan melalui pergerakan. Begitu juga perubahan pada sistem jaringan akan dapat mempengaruhi sistem kegiatan melalui peningkatan mobilitas dan aksesibilitas dari sistem pergerakan tersebut. Selain itu, sistem pergerakan memegang peranan yang penting dalam mengakomodasikan suatu sistem pergerakan agar tercipta suatu sistem pergerakan yang akhirnya juga pasti akan mempengaruhi kembali sistem kegiatan dan sistem jaringan yang ada.

Untuk menjamin terwujudnya pergerakan yang aman, lancar, nyaman, murah dan sesuai dengan lingkungannya, terdapat sistem kelembagaan

yang terdiri dari beberapa individu, kelompok, lembaga, instansi pemerintah serta swasta yang terlibat dalam masing-masing sistem mikro tersebut.

Hubungan dasar antara sistem kegiatan, sistem jaringan dan sistem pergerakan merupakan urutan konsep perencanaan transportasi secara berurut sebagai berikut :

**Gambar 2.1.**

Urutan Konsep Perencanaan Transportasi



### 2.3. Kinerja Transportasi

Berdasarkan Kepmen. no 49 tahun 2005 tentang sistem transportasi nasional (SISTRANAS) maka kinerja transportasi dapat di nilai berdasarkan :

1. Selamat

Dalam arti terhindarnya pengoperasian transportasi dari kecelakaan akibat faktor internal berdasarkan perbandingan antara jumlah kejadian kecelakaan terhadap jumlah pergerakan kendaraan dan jumlah penumpang dan atau barang.

2. Aksesibilitas Tinggi (*high accessibility*)

Dalam arti bahwa jaringan pelayanan transportasi dapat menjangkau seluas mungkin wilayah nasional dalam rangka perwujudan Wawasan Nusantara dan ketahanan nasional.

3. Terpadu (*integrated*)

Dalam arti terwujudnya keterpaduan antar dan intramoda dalam jaringan prasarana dan pelayanan yang meliputi pembangunan, pembinaan dan penyelenggaraannya sehingga lebih efektif dan efisien.

4. Kapasitas mencukupi (*sufficient capacity*)

Dalam arti bahwa kapasitas sarana dan prasarana transportasi cukup tersedia untuk memenuhi kebutuhan dan pertambahan permintaan pengguna jasa. Kinerja kapasitas tersebut dapat diukur berdasarkan indikator sesuai dengan karakteristik masing-masing moda, antara lain perbandingan jumlah sarana transportasi dengan jumlah penduduk pengguna transportasi, antara sarana dan prasarana,

antara volume jasa transportasi yang dinyatakan dalam penumpang-kilometer atau ton-kilometer dengan kapasitas yang tersedia.

5. Teratur (reguler)

Dalam arti pelayanan transportasi yang dapat memberi jadwal waktu keberangkatan dan waktu tiba, yang dapat diukur antara lain dengan jumlah kendaraan berjadwal terhadap seluruh kendaraan yang beroperasi.

6. Lancar dan cepat (smooth and speedy)

Dalam arti terwujudnya waktu tempuh yang singkat dengan tingkat keselamatan yang tinggi. Keadaan tersebut dapat diukur berdasarkan indikator antara lain kecepatan kendaraan persatuan waktu.

7. Mudah dicapai (*convenient*)

Dalam arti bahwa pelayanan menuju kendaraan dan dari kendaraan ketempat tujuan mudah bagi masyarakat pengguna jasa melalui informasi yang jelas, kemudahan mendapatkan tiket, kemudahan alih kendaraan, dan lain sebagainya yang dapat diukur antara lain waktu dan biaya yang dipergunakan dari tempat asal ke kendaraan dan dari kendaraan ketempat tujuan.

8. Tepat waktu (*punctuality*)

Dalam arti bahwa pelayanan transportasi dilakukan dengan jadwal yang tepat baik saat keberangkatan maupun kedatangan sehingga masyarakat dapat merencanakan perjalanan dengan pasti yang dapat

diukur antara lain dengan jumlah pemberangkatan dan kedatangan yang tepat waktu terhadap jumlah kendaraan berangkat dan datang.

9. Nyaman (*comfort*)

Dalam arti terwujudnya ketenangan dan kenikmatan bagi penumpang selama berada dalam kendaraan. Keadaan tersebut dapat diukur dari ketersediaan dan kualitas fasilitas terhadap standarnya di dalam sarana transportasi.

10. Tarif terjangkau (*affordable tariff*)

Dalam arti terwujudnya penyediaan jasa transportasi yang sesuai dengan daya beli masyarakat menurut kelasnya pada umumnya dengan tetap memperhatikan berkembangnya kemampuan penyedia jasa transportasi. Keadaan tersebut dapat diukur berdasarkan indikator perbandingan antara pengeluaran rata-rata masyarakat untuk pemenuhan kebutuhan transportasi terhadap pendapatan.

#### 11. Tertib (discipline)

Dalam arti pengoperasian sarana transportasi sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku dan norma atau nilai-nilai yang berlaku di masyarakat. Keadaan tersebut dapat diukur berdasarkan indikator antara lain perbandingan jumlah pelanggaran dengan jumlah perjalanan.

#### 12. Aman (secure)

Dalam arti terhindarnya pengoperasian transportasi dari akibat faktor eksternal transportasi baik berupa gangguan alam, gangguan manusia, maupun gangguan lainnya. Keadaan tersebut dapat diukur antara lain berdasarkan perbandingan antara jumlah terjadinya gangguan dengan jumlah perjalanan.

#### 13. Polusi rendah (*low pollution*)

dalam arti polusi yang ditimbulkan sarana transportasi baik polusi gas buang, air, suara, maupun populasi getaran serendah mungkin.

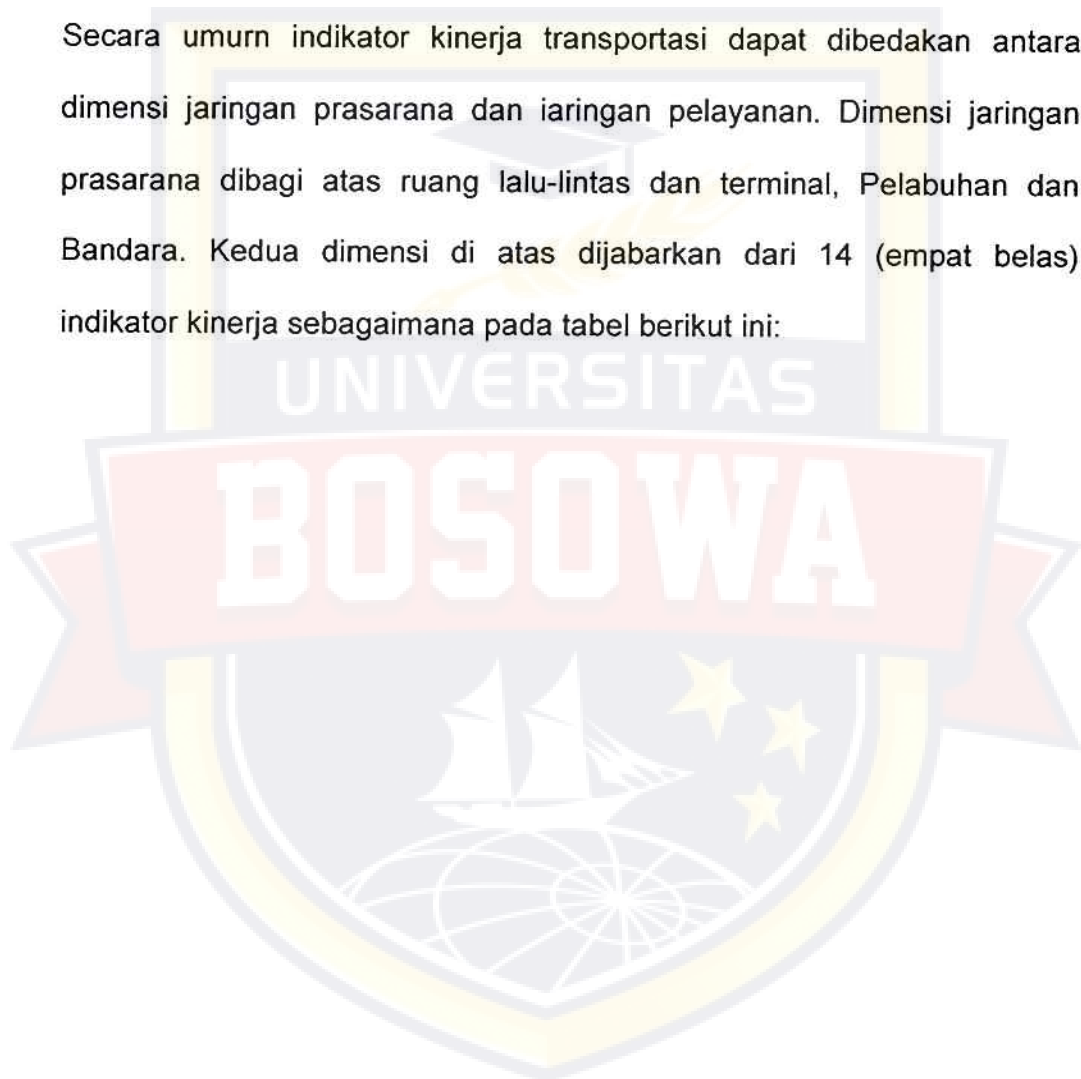
#### 14. Efisien (efficient)

Dalam arti mampu memberikan manfaat yang maksimal dengan pengorbanan tertentu yang harus ditanggung oleh pemerintah, operator, masyarakat dan lingkungan, atau memberikan manfaat tertentu dengan pengorbanan minimum. Keadaan ini dapat diukur antara lain berdasarkan perbandingan manfaat dengan besarnya biaya yang dikeluarkan. Sedangkan utilisasi merupakan tingkat



penggunaan kapasitas sistem transportasi yang dapat dinyatakan dengan indikator seperti faktor muat penumpang, faktor muat barang dan tingkat penggunaan sarana dan prasarana.

Secara umum indikator kinerja transportasi dapat dibedakan antara dimensi jaringan prasarana dan jaringan pelayanan. Dimensi jaringan prasarana dibagi atas ruang lalu-lintas dan terminal, Pelabuhan dan Bandara. Kedua dimensi di atas dijabarkan dari 14 (empat belas) indikator kinerja sebagaimana pada tabel berikut ini:



**Tabel 2.1**  
**Indikator Kinerja Transportasi**

No.	Indikasi Kinerja Transportasi	Dimensi		
		Jaringan prasarana		Jaringan Pelayanan
		Ruang lalulintas	Terminal/Pelabuhan/Bandara	
1.	Aksesibel (Accessible)	Panjang ruang lalu-lintas terhadap luas wilayah atau penduduk	Jumlah terminal, Pelabuhan dan bandara terhadap luas wilayah atau penduduk	Panjang jaringan pelayanan terhadap luas wilayah atau penduduk
2.	Terpadu (Integrated)	Keterpaduan dengan jaringan prasarana modal transportasi	Keterpaduan inter dan artar terminal moda transportasi	Keterpaduan inter dan antar jaringan pelayanan
3	Kapasitas Cukup (Sufficient)	Kapasitas permintaan terhadap kapasitas prasarana jaringan	Kapasitas permintaan terhadap kapasitas terminal, Pelabuhan dan bandara	Jumlah permintaan terhadap kapasitas jaringan pelayanan
4	Efisien (Efficient)	Realisasi penggunaan jaringan prasarana terhadap kapasitasnya	Realisasi penggunaan, Pelabuhan dan bandara terhadap kapasitasnya	Realisasi pelayanan l terhadap kapasitasnya
5	Tarif terjangkau (Affordable)	Tarif terhadap biaya total pengguna jasa jaringan	Tarif terhadap biaya total pengguna jasa terminal, Pelabuhan dan bandara	Tarif terhadap pendapatan pengguna jasa pelayanan
6	Selamat (Safe)	Jumlah kecelakaan/ kerugian terhadap populasi pada jaringan prasarana	Jumlah kecelakaan/ kerugian terhadap populasi di terminal, Pelabuhan dan bandara	Jumlah kecelakaan/ kerugian terhadap jumlah populasi
7	Aman (Secure)	Jumlah kejahatan terhadap populasi pada jaringan prasarana	Jumlah kejahatan terhadap populasi di terminal, Pelabuhan dan bandara	Jumlah kejahatan terhadap populasi pelayanan
8	Tertib (Dicipline)	Jumlah pelanggaran terhadap populasi pada jaringan	Jumiri pelanggaran terhadap populasi di terminal, Pelabuhan dan bandara	Jumlah pelanggaran terhadap populasi
9	Mudah (Comveniet)	Tingkat rambu/ informasi di jaringan prasarana	Tingkat kecukupan rambu/informasi di terminal, Pelabuhan dan bandara	Tingkat kemudahan sebelum dan sesudah naik kendaraan
10	Lancar & Cepat (Speed)	Kecepatan rata-rata sepanjang jaringan prasarana	Kecepatan rata-rata kendaraan dari tiba sampai keluar terminal, Pelabuhan dan bandara	Kecepatan rata-rata pelayanan dari asal ke tujuan
11	Teratur (Reguler)	Tingkat kecukupan fasilitas pengaturan sepanjang jaringan prasarana	Tingkat kecukupan fasilitas pengaturan di terminal, Pelabuhan dan bandara	Jumlah kendaraan berjadwal terhadap populasinya
12	Tepat Waktu (Punctual)	Jumlah kendaraan tidak tepat waktu tepat waktu karena jaringan prasarana	Jumlah kendaraan yang tepat waktu berangkat sesuai standar	Jumlah kendaraan yarn berangkat dan tiba tepat waktu
13	Nyaman (Comfort)		Luas ruang terminal, Pelabuhan dan bandara ber-AC terhadap luas total.	Jumlah kendaraan ber AC terhadap populasi
14	Polusi Rendah (Low Pollution)	Tingkat pencemaran di ruang lalulintas	Tingkat pencemaran di terminal, Pelabuhan dan bandara.	Jumlah kendaraan wajib uji yang melebihi batas ambang polusi

Sumber : Sistranas 2005

## 2.4. Jaringan Transportasi

Dalam system transportasi nasional (Kepmen No.49 Tahun 2005) meliputi sub-sub sector transportasi jalan, kereta api, sungai dan danau, penyebrangan, laut, udara dan pipa.

Jaringan transportasi terdiri dari jaringan prasarana dan jaringan pelayanan. Jaringan prasarana transportasi terdiri dari simpul-simpul transportasi dan ruang lalu lintas transportasi. Keterpaduan jaringan prasarana dan moda-moda transportasi dimaksudkan untuk mendukung penyelenggaraan transportasi antar moda/multimoda dalam penyediaan pelayanan angkutan yang berkesinambungan. Simpul transportasi merupakan media alih muat yang mempunyai peran yang sangat penting dalam mewujudkan keterpaduan dan kesinambungan pelayanan angkutan. Jaringan pelayanan transportasi antarmoda/multimoda meliputi pelayanan angkutan penumpang dan/atau barang.

Jaringan prasarana transportasi terdiri dari simpul-simpul yang berwujud terminal transportasi (terminal penumpang dan terminal barang) dan ruang lalu lintas yang berupa arus jalan yang ditentukan hirarkinya menurut peranannya. Sistem jaringan transportasi mempunyai peranan yang sangat penting sebagai fasilitas bagi terelenggaranya kegiatan transportasi dan pembangunan. Peran penting jaringan transportasi adalah untuk :

- a. Mewujudkan sistem transportasi yang efektif dan efisien
- b. Menggairahkan dinamika pembangunan dan mendukung mobilitas penduduk dan barang
- c. Menunjang pemenuhan keidupan ekonomi, social budaya dan politik.

Dalam uraian berikut ini di sajikan hanya tiga sub sector, yaitu transportasi jalan, transportasi laut, dan transportasi udara, yang lebih umum dikenal masyarakat umum.

#### 1. Transportasi Jalan

##### a. Jaringan Pelayanan

Pelayanan angkutan orang dengan kendaraan umum di kelompokkan menurut wilayah pelayanan, operasi pelayanan dan perannya. Menurut wilayah pelayanannya, angkutan penumpang dengan kendaraan umum, terdiri dari angkutan lintas batas Negara, angkutan antar kota antar propinsi, angkutan kota, angkutan pedesaan, angkutan perbatasan, angkutan khusus, angkutan taksi, angkutan sewa, angkutan pariwisata dan angkutan lingkungan.

##### b. Jaringan Prasarana

Jaringan prasarana transportasi jalan terdiri dari, simpul yang berwujud terminal penumpang dan terminal barang, dan ruang

lalulintas. Terminal penumpang menurut wilayah pelayanannya di kelompokkan menjadi :

- Terminal Penumpang tipe A, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan lintas batas Negara, angkutan antar kota antar provinsi, antar kota dalam provinsi, angkutan kota dan angkutan pedesaan.
- Terminal penumpang tipe B, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota dalam provinsi, angkutan kota dan angkutan pedesaan.
- Terminal penumpang tipe C, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan pedesaan.

Terminal barang dapat pula dikelompokkan menurut fungsi pelayanan penyebaran/distribusi menjadi :

- Terminal utama, berfungsi melayani penyebaran antar pusat kegiatan nasional, dari pusat kegiatan wilayah ke pusat kegiatan nasional, serta perpindahan antar moda.
- Terminal pengumpan, berfungsi melayani penyebaran antar pusat kegiatan wilayah, dari pusat kegiatan local ke pusat kegiatan wilaya.
- Terminal local, berfungsi melayani penyebaran antar pusat kegiatan.



## 2. Transportasi Laut

### a. Jaringan Pelayanan

Jaringan pelayanan transportasi laut berupa trayek dibedakan menurut kegiatan dan sifat pelayanannya. Berdasarkan kegiatannya, jaringan (trayek) transportasi laut terdiri dari jaringan transportasi laut dalam negeri dan jaringan trayek transportasi laut luar negeri.

Selanjutnya jaringan trayek transportasi laut dalam negeri terdiri dari :

- Jaringan trayek transportasi laut utama yang menghubungkan antar pelabuhan yang berfungsi sebagai pusat akumulasi dan distribusi.
- Jaringan trayek transportasi laut pengumpan yaitu yang menghubungkan pelabuhan yang berfungsi sebagai pusat akumulasi dan distribusi. Disamping itu trayek ini juga menghubungkan pelabuhan-pelabuhan yang bukan berfungsi sebagai akumulasi dan distribusi.

### b. Jaringan Prasarana

Jaringan prasarana transportasi laut terdiri dari simpul yang berwujud pelabuhan laut dan ruang lalulintas yang berwujud alur pelayaran. Pelabuhan laut di bedakan berdasarkan peran, fungsi dan klasifikasi serta jenis sebagai berikut :

- Pelabuhan Internasional adalah pelabuhan yang utama yang memiliki peran dan fungsi melayani kegiatan dan alih muat penumpang dan barang nasional dalam volume yang relative besar karna kedekatan dengan jalur pelayaran nasional dan internasional serta mempunyai jarak tertentu dengan pelabuhan internasional lainnya.
- Pelabuhan Nasional adalah pelabuhan utama memiliki peran dan fungsi melayani kegiatan dan alih muat penumpang dan barang nasional dan bisa menangani semi container dengan volume bongkar sedang dengan memperhatikan kebijakan pemerintah dalam pemerataan pembangunan nasional dan meningkatkan pertumbuhan wilayah, mempunyai jarak tertentu dengan jalur/rute lintas pelayaran nasional dan antar pulau serta dekat dengan pusat pertumbuhan wilayah ibukota kabupaten/kota dan kawasan pertumbuhan nasional.
- Pelabuhan Regional adalah pelabuhan pengumpan primer yang berfungsi khusus melayani kegiatan dan alih muat angkutan laut dalam jumlah kecil dan jangkauan pelayanan antar kabupaten/kota serta merupakan pengumpan kepada pelabuhan utama.



- Pelabuhan local adalah pelabuhan pengumpan sekunder yang berfungsi khususnya untuk melayani kegiatan angkutan laut dalam jumlah kecil dan jangkaun pelayanannya antar kecamatan dalam Kabupaten/Kota serta merupakan pengumpan pada pelabuhan utama dan pelabuhan regional.

### 3. Transportasi udara

#### a. Jaringan Pelayanan

Jaringan pelayanan transportasi udara merupakan kumpulan rute penerbangan yang melayani kegiatan transportasi udara dengan jadwal dan frekuensi yang sudah ditentukan. Berdasarkan hirarki pelayanannya, rute penerbangan terdiri atas :

- Rute Utama yaitu rute yang menghubungkan antar bandara pusat penyebaran
- Rute Pengumpan yaitu rute yang menghubungkan antara bandara pusat penyebaran dengan bandara yang bukan pusat penyebaran
- Rute Perintis yaitu rute yang menghubungkan bandara bukan pusat penyebaran dengan bandara bukan pusat penyebaran yang terletak pada daerah terisolasi/ tertinggal.



#### b. Jaringan Prasarana

Jaringan prasarana transportasi udara terdiri dari bandara, yang berfungsi sebagai simpul, dan ruang udara yang berfungsi sebagai ruang lalu lintas udara.

Berdasarkan statusnya bandara dikelompokkan menjadi :

- Bandara Umum, yang digunakan untuk melayani kepentingan umum.
- Bandara Khusus, yang digunakan untuk melayani kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu.

### 2.5. Moda Transportasi

Menurut Adisasmita (2011). Jaringan transportasi dapat dibentuk oleh moda transportasi jalan, kereta api, sungai dan danau, penyebrangan, laut, udara dan pipa. Masing-masing moda memiliki karakteristik teknis yang berbeda, pemanfaatannya disesuaikan dengan kondisi geografis daerah layanan.

#### 1. Moda Transportasi Darat

Moda transportasi darat dapat diklasifikasi menjadi 2 yaitu

- a. Moda transportasi jalan mempunyai karakteristik utama yakni fleksibel, dan mampu memberikan pelayanan dari pintu ke pintu.

b. Moda Transportasi kereta api memiliki keunggulan yaitu daya angkut tinggi, polusi rendah, keselamatan tinggi dan hemat bahan bakar.

## 2. Moda Transportasi Sungai / Penyebrangan

a. Moda transportasi sungai dan danau mempunyai karakteristik kecepatan rendah dan murah dengan tingkat populasi rendah.

a. Moda transportasi penyebrangan mempunyai karakteristik mampu mengangkut penumpang dan kendaraan dalam jumlah besar serta kecepatan relative rendah dengan tingkat populasi rendah.

## 3. Moda transportasi Laut

Moda transportasi laut mempunyai karakteristik mampu mengangkut penumpang dan barang dalam jumlah besar, kecepatan rendah dan jarak jauh dengan tingkat populasi rendah.

## 4. Moda Transportasi Udara

Moda transportasi udara mempunyai karakteristik kecepatan tinggi dan dapat melakukan penetrasi sampai ke seluruh wilayah yang tidak bias di jangkau oleh moda transportasi lain.

## 5. Moda Transportasi Pipa

Moda transportasi pipa tidak digunakan untuk transportasi umum, sifat pelayanan terbatas hanya untuk angkutan komoditas curah cairan dan gas, dengan sifat pergerakan hanya satu arah.

## 2.6. Arahan Perwujudan Jaringan Prasarana Transportasi

### a. Jaringan Prasarana Antar Moda / Multi Moda

Pengembangan jaringan transportasi antar moda untuk penumpang / barang, dilakukan dengan memperhatikan keunggulan-keunggulan masing-masing moda transportasi berdasarkan pada konsep pengkombinasian antarmoda utama yang memberikan pelayanan pada jalur utama, moda pengumpan, dan moda lanjutan yang memberikan pelayanan pada jalur pengumpan dan distribusi.

Keterpaduan jaringan pelayanan dan prasarana transportasi dalam penyelenggaraan transportasi antarmoda/multimoda yang efektif dan efisien diwujudkan dalam bentuk interkoneksi pada simpul transportasi yang berfungsi sebagai titik temu yang memfasilitasi alih moda yang dapat disebut sebagai terminal antarmoda. Terminal antarmoda dalam tatanan fasilitas, fungsional dan operasional harus mampu memberikan pelayanan menerus yang tidak putus antarmoda yang terlibat.

### b. Jaringan Transportasi Jalan

Pengembangan jaringan jalan diarahkan untuk memadukan dan mengintegrasikan serta mewujudkan keterpaduan pelayanan antarmoda intramoda. Jaringan prasarana yang berupa ruang lalu lintas transportasi jalan yaitu jaringan jalan primer dan jaringan jalan sekunder. Menurut statusnya jalan umum dikelompokkan

kedalam jalan Nasional, jalan Provinsi, jalan Kabupaten, jalan Kota dan jalan Desa. Pada Tatanas, jaringan jalan nasional berupa jalan arteri dan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang hubungan antaribukota Provinsi dan jalan strategis nasional serta jalan tol, yang diupayakan tersedia dalam kondisi baik dan lancar sesuai dengan kondisi geografisnya.

Pengembangan jaringan jalan Provinsi diwujudkan dalam jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibu Kota Provinsi dan ibu Kota Kabupaten/Kota, dan jalan strategis Provinsi sesuai dengan kondisi geografisnya.

Pengembangan jaringan jalan Kabupaten/Kota dan desa diwujudkan dalam jalan local dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibukota Kabupaten dengan Ibukota Kecamatan, antar Ibukota Kecamatan, Ibukota Kabupaten dengan pusat kegiatan local, antar pusat kegiatan local, serta jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder dalam wilayah Kabupaten dan jalan strategis Kabupaten sesuai dengan kondisi geografisnya.

#### c. Jaringan Transportasi Kereta Api

Jaringan prasarana perkereta apian diwujudkan dengan memperhatikan arah kebijakan transportasi Nasional khususnya keunggulan komparatif moda, keterpaduan antar dan intermodal,

serta dengan memperhatikan pola pergerakan orang dan barang, sehingga terwujud jaringan transportasi yang efektif dan efisien pada tiap tataran.

d. Jaringan Prasarana Transportasi Sungai dan Danau

Pelabuhan sungai dan danau menurut peran dan fungsinya terdiri dari pelabuhan sungai dan danau yang melayani angkutan antar Provinsi, antar Kabupaten / Kota dalam Provinsi, serta pelabuhan sungai dan danau yang melayani angkutan dalam Kabupaten/Kota

e. Jaringan Prasarana Transportasi Penyebrangan

Pelabuhan penyebrangan dikelompokkan dalam pelabuhan penyebrangan lintas Provinsi, dan antarnegara, pelabuhan penyebrangan antar Kabupaten/Kota, serta pelabuhan penyebrangan lintas dalam Kabupaten.

Pengembangan pelabuhan penyebrangan diwujudkan secara bertahap dengan memperhatikan peran dan fungsi pelabuhan serta kualitas permintaan. Peran dan fungsi pelabuhan dilaksanakan melalui analisa permintaan yang dilakukan dengan menganalisis luas wilayah serta kondisi social budaya dimana pelabuhan penyebrangan akan dibangun, dan analisis penawaran yang menggambarkan fasilitas penyebrangan yang akan disediakan guna memenuhi permintaan pada tahun rencana.

f. Jaringan Prasarana Transportasi Laut

Ruang lalulintas pada Tatrarnas yaitu alur laut dan alur masuk pelabuhan yang dapat dilayani oleh kapal trayek luar negeri dan trayek utama dalam negeri. Pada Tatrarnwil yaitu alur laut yang menjadi penghubung antar pelabuhan regional dalam suatu provinsi dan penghubung antara pelabuhan regional dengan pelabuhan utama (*trunk port*) maupun alur masuk pelabuhan regional. Pada tataran local merupakan alur laut secara teknis dapat dilayani dari suatu Kabupaten/Kota, serta alur laut yang menghubungkan pelabuhan local dan pelabuhan utama dan pelabuhan regional.

g. Jaringan Prasarana Transportasi Udara

Ruang lalulintas transportasi udara yaitu ruang udara yang dapat dilalui oleh semua penerbangan yang dapat dilalui oleh setiap penerbangan dari setiap tataran transportasi, perlu ditata pemanfaatannya untuk lalulintas penerbangan Nasional dan Internasional.

Simpul transportasi udara pada Tatrarnas dan Tatrarnwil berupa Bandar udara pusat penyebaran dengan skala pelayanan primer, sekunder dan tersier.

#### h. Jaringan Transportasi Pipa

Jaringan transportasi pipa dikembangkan sesuai dengan perkembangan industry yang memerlukannya, dan dapat dikembangkan antara pulau atau Negara.

### 2.7. Transportasi dalam Pengembangan Wilayah

Menurut Hurst (2001) kajian geografi transportasi umumnya berfokus pada jaringan transportasi, lokasi, struktur, arus, dan signifikansi serta pengaruh jaringan terhadap ruang ekonomi yang berkaitan dengan pengembangan wilayah dengan prinsip ketergantungan antara jaringan dengan ruang ekonomi sebagaimana perubahan aksesibilitas. Dalam hal ini semakin baik suatu jaringan transportasi maka aksesibilitasnya juga semakin baik sehingga kegiatan ekonomi juga semakin berkembang.

Pembangunan prasarana dan sarana transportasi dalam konteks spasial, merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari pembangunan perekonomian suatu wilayah atau kawasan. Hal ini disebabkan banyak analisis spasial yang memperhatikan faktor jarak pada pembangunan sarana dan prasarana transportasi itu sendiri.

Jinca, M. Y (2001) tumbuhan dan berkembangnya suatu wilayah dapat dianalisis dengan pendekatan transportasi, dimana sistem transportasi yang baik akan menciptakan daya dorong dan daya tarik wilayah

dalam berbagai kegiatan investasi dan kegiatan ekonomi masyarakat di wilayah tersebut. Dengan kata lain macetnya sistem transportasi wilayah akan menghambat mobilitas dan kegiatan perekonomian masyarakat. Dari uraian tersebut jelas transportasi berperan menghubungkan antar wilayah, sehingga dengan transportasi wilayah tersebut akan berkembang karena sumber-sumber produksi wilayah itu digunakan secara luas oleh wilayah lainnya. Ini menandakan wilayah tersebut mempunyai daya dorong dan daya tarik terhadap wilayah lainnya. Penjelasan tersebut membuktikan bahwa transportasi merupakan salah satu sebab munculnya aktivitas kegiatan ekonomi baru pada masing-masing wilayah dan ini merupakan salah satu tujuan transportasi, yaitu memperluas kegiatan ekonomi ke semua wilayah sehingga tujuan pembangunan yaitu meningkatkan pendapatan, kapasitas produksi dan memperluas lapangan kerja dapat tercapai.

Menurut Schumer (1974) ada 3 hal membuat suatu bangsa menjadi besar dan makmur, yaitu tanah yang subur, kerja keras dan kelancaran transportasi orang dan barang dari suatu bagian negara ke bagian negara lainnya. Hal ini sejalan dengan pernyataan Adisasmita (1994) bahwa dalam pengembangan ada tiga komponen yang saling terkait dalam menunjang pembangunan suatu wilayah yaitu : (1) Sumber daya penduduk, (2) Kegiatan ekonomi (3) Sistem transportasi.



Semua kegiatan mengimpor bahan baku, memasarkan hasil produksi, menyediakan tenaga kerja yang didatangkan dari kawasan pemukiman ke kawasan industri dan sebaliknya, membutuhkan sistem transportasi yang menjadi keamanan, keselamatan, kecepatan dan keterjangkauan oleh daya beli masyarakat. Kondisi ini mencerminkan bahwa transportasi merupakan salah satu kunci perkembangan suatu wilayah. Peran transportasi sungguh sangat penting untuk saling menghubungkan daerah sumber bahan baku, daerah produksi, daerah pemasaran dan daerah pemukiman sebagai tempat tinggal konsumen. Permintaan jasa transportasi tidak hanya dipengaruhi oleh aspek fisik saja melainkan juga aspek sosial ekonomi dari suatu wilayah. Perencanaan fasilitas dan utilitas transportasi harus memperhatikan ketiga aspek di atas, agar kegunaan transportasi cukup efisien guna untuk memenuhi kebutuhan sekarang maupun masa mendatang, yaitu dengan kriteria cukup dalam kuantitas dan kualitas dan layak secara ekonomi. Dengan demikian jasa transportasi dapat berfungsi ganda, yaitu : (a) mampu menunjang sektor-sektor pembangunan lainnya, (b) harus mampu merangsang pertumbuhan sektor-sektor pembangunan lainnya. Uraian tersebut menggambarkan bahwa transportasi yang baik akan menghasilkan manfaat multiplier effect yang besar baik terhadap pengembangan suatu wilayah/kawasan maupun dampak langsung terhadap peningkatan kehidupan masyarakat.

## BAB III

### METODE PENELITIAN

#### 3.1. Rancangan Penelitian

##### 1. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian akan dilakukan di Kabupaten Halmahera Selatan Propinsi Maluku Utara. Alasan untuk memilih lokasi penelitian ini didasarkan pada pertimbangan pertimbangan sebagai berikut.

- a. Terdapat berbagai macam moda transportasi sehingga dapat dijadikan sebagai transportasi unggulan di Kabupaten Halmahera Selatan.
- b. Pertumbuhan dan pembangunan wilayah yang terjadi nampaknya beberapa wilayah belum terjangkau oleh transportasi.

#### 3.2. Populasi dan Sampel

##### 1. Populasi

Populasi adalah seluruh unit atau individu dalam ruang lingkup penelitian. Populasi dalam penelitian ini adalah penduduk yang mempergunakan jasa angkutan darat, laut dan udara di Kabupaten Halmahera Selatan berjumlah 16440 KK.

##### 2. Sampel

Sampel merupakan kumpulan sebagian dari obyek atau individu yang akan diteliti yang dapat mewakili populasi. Sedangkan sampel di tarik

dengan menggunakan teknik penarikan sampel bertujuan (purposive sampling). Adapun penggunaan sampel bertujuan karena pertimbangan waktu, biaya, tenaga dalam karakteristik tertentu. Menurut Sugiyono (2009)

Selanjutnya penentuan jumlah sampel yang dianggap representatif, yaitu menggunakan rumus jumlah sampel minimum (Slovin) Sebagai Berikut :

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

Dimana :

n = Ukuran Sampel

N = Ukuran Populasi

e = persen kelonggaran ketidaktelitian karena kesalahan pengambilan sampel yang masih dapat ditolerir atau diinginkan 7 %

Jumlah sampel yang di ambil sebagai responden berjumlah 180 untuk masing-masing moda transportasi (darat dan Laut) sedangkan moda transportasi udara responden berjumlah 60, dengan pertimbangan perbandingan populasi yang menggunakan jasa transportasi udara masih sangat kecil.



### 3.3. Jenis dan Sumber Data

Menurut jenisnya data terbagi atas dua yaitu :

- a. Data Kualitatif yaitu data yang berbentuk kata, kalimat, skema dan gambar atau data yang bukan *numeric* (bukan yang berupa angka). Data yang ingin dikumpulkan yaitu peta administrasi Kabupaten Halmahera Selatan, kondisi angkutan dan kebijakan sistem transportasi Kabupaten Halmahera Selatan.
- b. Data Kuantitatif yaitu data yang berbentuk angka atau data *numeric*, data yang dikumpulkan adalah data jumlah moda transportasi , jumlah armada yang beroperasi (angkutan jalan raya dan angkutan darat perairan), jumlah jenis angkutan, dan luas wilayah pelayanan.

Sedangkan menurut sumbernya data terbagi atas dua yaitu :

- a. Data Primer, yaitu data yang diperoleh melalui observasi langsung dilapangan, dalam hal ini data tentang waktu perjalanan, kondisi armada, kondisi pelayanan angkutan kota yang ada, maupun data yang diperoleh dengan hasil wawancara maupun penyebaran questioner dalam hal ini data karakteristik penduduk.
- b. Data Sekunder, yaitu data yang diperoleh melalui instansi pemerintah yang terkait berupa data jumlah penduduk, jumlah penumpang, jumlah armada yang beroperasi dan luas wilayah pelayanan.

### 3.4. Teknik Pengumpulan Data

Jenis data yang dibutuhkan dalam proses penulisan, turut menentukan teknik pengumpulan data yang harus dilakukan dalam pengumpulan data. Adapun teknik pengumpulan data yang dilakukan dalam penelitian ini, sebagai berikut;

- a. Observasi, adalah pengumpulan data dengan pengamatan langsung di lokasi penelitian. Data yang dikumpulkan adalah data kondisi pelayanan angkutan (angkutan jalan raya dan angkutan darat perairan) yang ada dan data kondisi armada.
- b. Interview, yaitu teknik pengumpulan data dengan cara wawancara. Dalam penelitian ini Interview dilakukan dengan cara personal Interview, dan data yang ingin dikumpulkan adalah data karakteristik penduduk dan data tentang kondisi pelayanan angkutan kota yang ada.
- c. Alat bantu, dalam penelitian ini alat bantu yang digunakan adalah Questioner.

### 3.5. Metode Analisis Data.

Teknik analisis yang dipakai dalam penelitian ini, dilakukan untuk kemungkinan dapat menjawab rumusan masalah yang ada, sehingga antara teknik analisis kualitatif dan kuantitatif harus saling menunjang, terutama dari segi outputnya.

## 1. Analisis Deskriptif.

Teknik analisis deskriptif dilakukan untuk dapat mengakumulasi dan mengkaji data-data kualitatif yang tidak dapat dikuantitatifkan, tapi turut berpengaruh sebagai variabel penelitian.

## 2. Analisis Kuantitatif.

### a. Analisis Pembobotan

Untuk mengetahui bagaimana kinerja Pelayanan moda transportasi menurut pendapat responden, digunakan analisis pembobotan dengan memberikan skor pada setiap kategori pertanyaan kepada responden (Pengguna Jasa Transportasi) untuk masing-masing indikator Adapun indikator tanggapan responden di dasarkan pada variable dalam mengukur keunggulan pada transportasi yang meliputi :

1. Selamat
2. Akseibilitas
3. Terpadu
4. Kapasitas Mencukupi
5. Teratur
6. Lancar dan Cepat
7. Mudah di capai
8. Tepat Waktu
9. Nyaman
10. Tarif Terjangkau
11. Tertib
12. Aman
13. Polusi Rendah
14. Efisien

Untuk keperluan analisis kuantitatif maka jawaban itu dapat diberi skor dari setiap tingkatannya. Nilai Timbang = Skor x Frekuensi (jumlah responden pada masing-masing baris) sedangkan untuk mengukur peringkat di gunakan  $\sum n =$  Total nilai timbang dibagi dengan jumlah indikator Berdasarkan hasil perhitungan nilai tertimbang di atas untuk masing-masing baris, indikator akan dihitung kontribusinya. Selanjutnya ditentukan peringkatnya seperti :

- a. Sangat Baik / Sangat di unggulkan = 4 = 75 – 100 %
- b. Baik / Di unggulkan = 3 = 50 – 74 %
- c. Cukup / Cukup di unggulkan = 2 = 25 – 49 %
- d. Kurang / Tidak di unggulkan = 1 = <25

#### b. Teknik Analisis SWOT

Analisis SWOT digunakan untuk mengetahui strategi pengembangan Transportasi dalam hal ini strategi pengembangan moda unggulan. Analisis SWOT (Strength, Weakneses, Opportunities, and Threat). Adalah identifikasi berbagai faktor secara sistematis untuk merumuskan suatu strategi. Strategi yang diakomodir dari pendapat pakar kebijakan publik Prof J. Salusu (2000) yaitu dengan menggunakan “Metode Analisis SWOT”. Secara Internal dengan menerapkan pendekatan *comparative advantage strategy* untuk mengantisipasi kekuatan (*strength*) dihadapkan pada kelemahan (*weeknesess*) dengan menerapkan pendekatan *mobilization*

*strategy* untuk mengantisipasi peluang (*opportunity*) dihadapkan tantangan/ancaman (*threats*) dari kondisi lingkungan strategis, yang merupakan kondisi internal.

Salah satu model matriks SWOT yang dikembangkan adalah matriks TOWS. Dalam matriks TOWS tampaknya lebih mendahulukan analisis ancaman dan peluang untuk kemudian melihat sejauhmana kapasitas internal sesuai dan cocok dengan faktor-faktor eksternal tersebut. Untuk mendapatkan strategi untuk mendapatkan tentang matriks SWOT menggunakan beberapa strategi, yaitu: ( J Salusu, 2000)

1. Strategi S.O, yaitu memanfaatkan peluang yang ada dengan keunggulan organisasi (*comparative advantage comparative*)
2. Strategi S.T, yaitu memobilisasi beberapa keunggulan untuk mencapai sasaran (*mobilization*)
3. Strategi W.O, yaitu memilih faktor mana yang dipacu dan faktor mana yang ditunda(*investmen/divestmen*)
4. Strategi W.T, yaitu perlu kehati-hatian atau kewaspadaan dalam mencapai sasaran (*damage control*)

Berdasarkan strategi yang digunakan dalam matriks TOWS maka model matriks yang digunakan adalah sebagai berikut:



**Tabel 2.1**  
**Matriks analisis SWOT**

<b>Internal</b>  <b>Eksternal</b>	<b>Strengths (S)</b> Susunan daftar kekuatan	<b>Weaknesses (W)</b> Susunan daftar kelemahan
	<b>Opportunities (O)</b> Susunan daftar peluang	<b>Strategi SO</b> Pakai kekuatan untuk memanfaatkan peluang
<b>Threats (T)</b> Susunan daftar ancaman	<b>Strategi ST</b> Pakai kekuatan untuk menghindari ancaman	<b>Strategi WT</b> Perkecil kelemahan dan hindari ancaman

### 3.6. Defenisi Operasional

1. Transportasi adalah merupakan kegiatan pergerakan manusia atau perpindahan manusia dan barang pada ruang dan waktu tertentu.
2. Unggulan adalah sesuatu yang di prioritaskan
3. Analisis Transportasi adalah penguraian transportasi atas berbagai bagiannya untuk mendapatkan output yang di inginkan.
4. Transportasi Unggulan adalah transportasi yang di prioritaskan dikarenakan kinerja transportasi yang efisien
5. Pelayanan transportasi adalah jasa yang dihasilkan oleh penyedia jasa transportasi untuk memenuhi kebutuhan pengguna jasa transportasi.
6. Jaringan pelayanan transportasi adalah susunan rute-rute pelayanan yang membentuk satu kesatuan hubungan.
7. Jaringan prasarana transportasi adalah serangkaian simpul yang dihubungkan oleh ruang lalu lintas sehingga membentuk satu kesatuan.
8. Transportasi antarmoda adalah transportasi penumpang atau barang yang menggunakan lebih dari satu moda transportasi dalam satu perjalanan yang berkesinambungan
9. Transportasi Multimoda adalah transportasi barang dengan menggunakan paling sedikit dua moda transportasi yang berbeda,

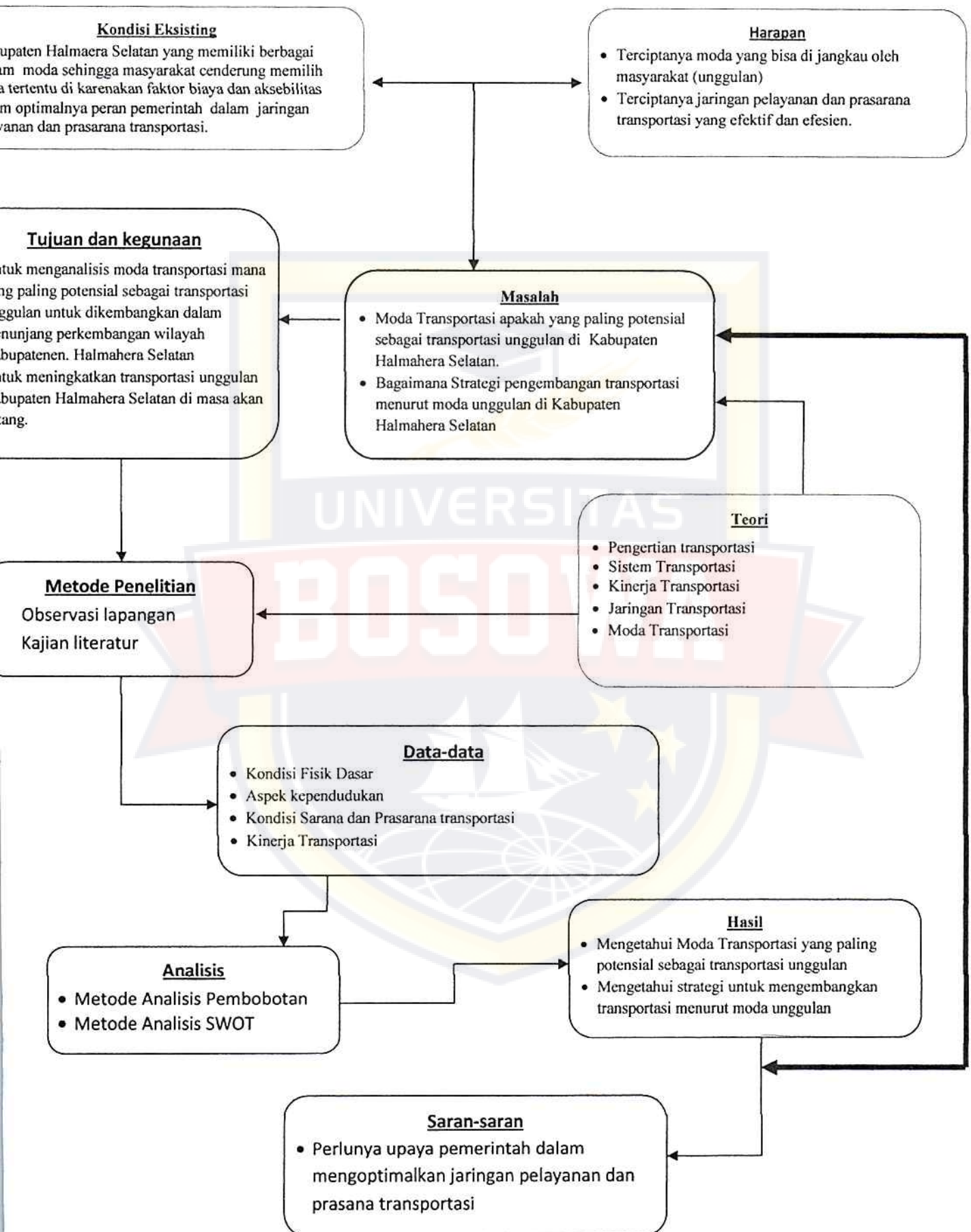
atas dasar satu kontrak yang menggunakan dokumen transportasi multimoda dari satu tempat barang diterima oleh operator transportasi multimoda ke suatu tempat yang ditentukan untuk penerimaan barang tersebut.

10. Angkutan/Muatan adalah sejumlah komoditi barang dan penumpang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sarana angkutan baik udara, darat maupun laut
11. Moda adalah jenis angkutan yang dipergunakan oleh orang atau barang untuk bergerak dari tempat asal ke tempat tujuan.
12. Perencanaan Transportasi adalah suatu proses yang tujuannya mengembangkan sistem transportasi yang memungkinkan manusia dan barang bergerak atau berpindah tempat dengan aman, murah cepat dan nyaman.
13. Sistem Transportasi adalah tatanan transportasi yang terorganisasi secara kesisteman terdiri dari, transportasi jalan, transportasi kereta, api, transportasi sungai dan danau, transportasi penyebrangan, transportasi laut, transportasi udara, dan transportasi pipa
14. Aksesibilitas adalah kemudahan pencapaian suatu rute untuk mendapatkan pelayanan angkutan wilayah/kota.
15. Kemudahan yaitu kemudahan-kemudahan yang diberikan pihak operator kepada para pengguna jasa angkutan perairan berupa

pembelian tiket secara langsung dan keamanan barang penumpang terjamin.

16. Jaringan Transportasi adalah suatu konsep matematis yang digunakan untuk menerangkan secara kuantitatif sistem transportasi yang mempunyai karakteristik ruang.





## BAB IV

### ANALISIS DAN PEMBAHASAN

#### 4.1. Gambaran Umum Wilayah

##### 1. Kondisi Fisik Dasar

Gambaran kondisi fisik dasar suatu wilayah dapat memberikan gambaran umum dalam melakukan suatu penelitian, sehingga penelitian yang dilakukan dapat berdayaguna.

##### a. Letak Geografis

Ruang lingkup wilayah Penelitian meliputi seluruh wilayah Kabupaten Halmahera Selatan sebagai daerah otonom yang baru dimekarkan dari Kabupaten Maluku Utara (sekarang Halmahera Barat) Provinsi Maluku Utara sesuai dengan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2003, terletak antara  $126^{\circ} 45'$  bujur timur dan  $129^{\circ} 30'$  bujur timur dan  $0^{\circ} 30'$  lintang utara dan  $2^{\circ} 00'$  lintang utara. Kabupaten Halmahera Selatan terletak di kawasan timur Indonesia, tepatnya berbatasan dengan:

- Sebelah utara dibatasi oleh Kota Tidore Kepulauan dan Kota Ternate;
- Sebelah selatan dibatasi oleh Laut Seram;
- Sebelah timur dibatasi oleh Laut Halmahera;
- Sebelah barat dibatasi Laut Maluku.

**Analisis Moda Transportasi Unggulan Kabupaten Halmahera Selatan**

Judul Gambar : **Peta Administrasi Kab. Halmahera Selatan**

**Legenda :**

	Batas Kabupaten		Kec. Gane Timur Tengah
	Batas Kecamatan		Kec. Kasinuta Barat
	Jalan		Kec. Kasinuta Timur
	Sungai		Kec. Kayoa
	Danau		Kec. Kayoa Barat
	Kecamatan		Kec. Kayoa Selatan
	Kec. Bacan		Kec. Kayoa Utara
	Kec. Bacan Barat		Kec. Kep. Belangomang
	Kec. Bacan Selatan		Kec. Kepulauan Joronga
	Kec. Bacan Timur		Kec. Makian
	Kec. Bacan Timur Selatan		Kec. Makian Barat
	Kec. Bacan Timur Tengah		Kec. Mandioi Selatan
	Kec. Bacan Utara		Kec. Mandioi Utara
	Kec. Gane Barat		Kec. Obi
	Kec. Gane Barat Selatan		Kec. Obi Barat
	Kec. Gane Barat Utara		Kec. Obi Selatan
	Kec. Gane Timur		Kec. Obi Timur
	Kec. Gane Timur Selatan		Kec. Obi Utara
	Laut		

**Pembimbing :**

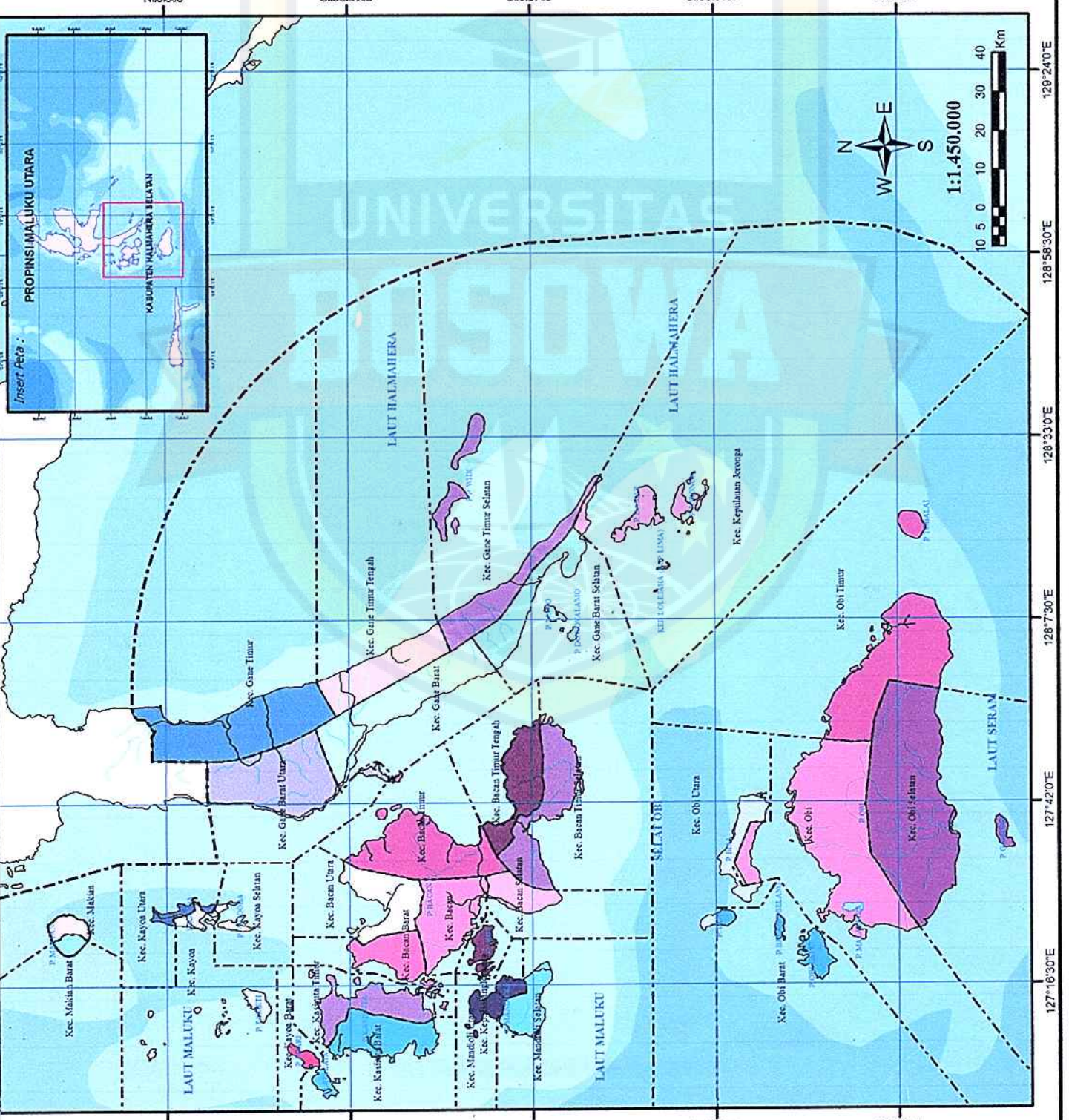
- Ir. Nursyam Akxa, M.Si
- S. Kamran Akxa, ST, MT
- Dra. Ummi Salamah, M.Str

**Mahasiswa / Stambuk :**  
**Muhammad Ali / 45 06 042 019**

**Sumber :**

- BAPPEDA Kabupaten Halmahera Selatan
- Hasil Survey Tahun 2012

Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota  
 Fakultas Teknik  
 Universitas "45" Makassar  
 2012

Luas wilayah Kabupaten Halmahera Selatan adalah 8.126,54 km<sup>2</sup>, yang terdiri dari daratan seluas 753,23 km<sup>2</sup> (9% ) dan luas lautan sebesar 7.373,32 km<sup>2</sup> (91%)

Berdasarkan PERDA No. 8 Tahun 2007 tentang kecamatan dalam wilayah administrasi Kabupaten Halmahera Selatan menjadi 30 kecamatan dimana semula berdasarkan UU No. 1 Tahun 2003 terdiri atas 9 kecamatan. Wilayah adminisrasi Kabupaten Halmahera Selatan yang terdiri atas 30 kecamatan, yaitu: Kecamatan Bacan, Kecamatan Bacan Barat, Kecamatan Bacan Barat Utara, Kecamatan Bacan Selatan, Kecamatan Bacan Timur, Kecamatan Bacan Timur Selatan, Kecamatan Bacan Timur Tengah, Kecamatan Gane Barat, Kecamatan Gane Barat Selatan, Kecamatan Gane Barat Utara, Kecamatan Gane Timur, Kecamatan Gane Timur Selatan, Kecamatan Gane Timur Tengah, Kecamatan Kasiruta Barat, Kecamatan Kasiruta Timur, Kecamatan Kayoa, Kecamatan Kayoa Barat, Kecamatan Kayoa Selatan, Kecamatan Kayoa Utara, Kecamatan Kep Batanglomang, Kecamatan Kep Jorong, Kecamatan Makian, Kecamatan Makian Barat, Kecamatan Mandioli Selatan, Kecamatan Mandioli Utara, Kecamatan Obi, Kecamatan Obi Barat, Kecamatan Obi Selatan, Kecamatan Obi Timur, Kecamatan Obi Utara.



## b. Topografi

Sebagai wilayah kepulauan, Kabupaten Halmahera memiliki daerah landai yang cukup luas. Berdasarkan kondisi fisiknya, luas wilayah Kabupaten Halmahera Selatan berdasarkan kelerengan dapat dilihat pada tabel 4.1 berikut.

**Tabel 4.1**  
**Luas Daerah Berdasarkan Tingkat Kelerengan**

No	Kelerengan	Derajat Kemiringan	Luas (Km <sup>2</sup> )
1	Datar	0 - 2°	4,615.55
2	Landai	2 - 8°	861.47
3	Miring	8 - 15°	1,420.33
4	Curam	15 - 40°	956.80
5	Sangat Curam	> 40°	208.45

Sumber : BPS Kabupaten Halmahera Selatan dalam angka tahun 2011.

Wilayah kecamatan yang memiliki mayoritas daerah dengan jenis kelerengan datar - landai (0 - 2 ° ) antara lain adalah Kec. Kayoa, Kec. Kayoa Utara, Kec. Kayoa Selatan, Kec. Gane Timur, Kec. Gane Timur Tengah, Kec. Gane Timur Selatan, Kec. Kepulauan. Jorong , Kec. Kepulauan Batanglomang, Kec. Mandioli Utara, Kec. Mandioli Selatan, Kec. Obi Utara, Kec. Obi Timur.

Sedangkan wilayah kecamatan di Kabupaten Halmahera Selatan yang memiliki kondisi kelerengan curam – sangat curam (15 - >40°) antara lain adalah Kec. Makian, Kec. Makian Barat, Kec. Gane Barat Utara, Kec. Gane Barat, Kec. Gane Barat Selatan,

Kec. Bacan Timur, Kec. Bacan Selatan, Kec. Bacan Timur Selatan, Kec. Obi, Kec. Obi Selatan.

### c. Geologi

Gambaran umum mengenai kondisi geologi, jenis batuan di wilayah Kabupaten Halmahera Selatan mempunyai komposisi yang sangat bervariasi, dimana terdiri dari batuan beku, *sediment* dan *metamorf*, karakteristik dan perebaran batuan tertentu sesuai dengan daerah pembentukannya seperti: batuan beku di sebagian Pulau Makian sebagai hasil dari erupsi Gunung Kie Besi, Batuan Sedimen di Pulau Kayoa, Batuan Residual di sebagian Pulau Obi serta Batuan *Skiss Metamorf* di sebagian Pulau Bacan dan sebagainya.

Tekstur tanah adalah perbandingan ukuran partikel-partikel kandungan tanah antara debu, tanah liat dan pasir dari satu contoh tanah. Tekstur berpengaruh langsung terhadap unsur hara, drainase dan kepekaan terhadap erosi. Juga sangat berpengaruh terhadap pengelolaan tanah dan pertumbuhan tanaman terutama dalam hal mengatur kandungan udara dalam rongga tanah, persediaan dan kecepatan peresapan air di daerah tersebut, dimana hal itu sangat berperan dalam mudah tidaknya lapisan tanah diolah. Definisi tekstur dapat diartikan secara kualitatif dan kuantitatif. Secara Kualitatif, yaitu menggambarkan halus, sedang dan kasar sedangkan secara kuantitatif tekstur ini

menggambarkan susunan relatif berat fraksi-fraksi yaitu pasir, debu dan tanah liat.

#### d. Hidrologi

Kondisi hidrologi (kondisi air permukaan dan air tanah) Kabupaten Halmahera Selatan dipengaruhi oleh iklim, curah hujan serta keberadaan sungai dan danau. Berdasarkan keberadaan Daerah Aliran Sungai (DAS) yang telah teridentifikasi, Kabupaten Halmahera Selatan memiliki 151 DAS dan 5 buah danau (dengan 4 danau besar yang terdapat di Kec. Gane Timur, Kec. Batan Timur dan Kec. Obi). Untuk lebih jelas mengenai kondisi hidrologi dapat dilihat ada tabel berikut.

Sementara kondisi hidrogeologi di Kabupaten Halmahera Selatan dibagi atas beberapa tipologi kondisi hidrogeologi yaitu berdasarkan tipologi produktifitas aquifernya yang terdiri atas :

- 1 Produktif : Setempat, akuifer produktif (Akuifer dengan keterusan beragam; umumnya air tanah tidak dimanfaatkan karena dalamnya muka air tanah; debit mata air umumnya < 10 l/det)
- 2 Produktif rendah : Akuifer dengan produktivitas rendah setempat setempat berarti (Umumnya

keterusan sangat rendah) setempat air tanah dangkal dalam jumlah yg terbatas dapat di peroleh di lembah-lembah atau pada zona pelapukan

3 Produktif sedang : Akuifer produksi sedang (Aliran air tanah terbatas pada zona celahan, rekahan, & saluran pelarutan. Debit sumur & mata air beragam dalam kisaran besar. Debit mata air terbesar mencapai 100 l/det)

4 Setempat produktif : Setempat akuifer dengan sedang produktivitas sedang (Akuifer tidak menerus, tipis, dan rendah keterusannya, muka air tanah umumnya dangkal, debit sumur umumnya < 5 l/det)

5 Tidak produktif : Daerah air tanah langka atau tak dangkal berarti

Kabupaten Halmahera Selatan sebagian besar wilayahnya memiliki produktifitas aquifer rendah setempat. Wilayah Kabupaten Halmahera Selatan ang memiliki produktifitas aquifer tinggi terdapat di Pulau Makian.

### **e. Iklim dan Curah Huan**

Karakteristik iklim wilayah Kabupaten Halmahera Selatan, beriklim tropis dengan curah hujan rata-rata antara 1.000 mm sampai dengan 2.000 mm. Curah hujan ini hampir merata di Pulau Bacan dan sekitarnya, Pulau Obi dan sekitarnya serta Halmahera bagian Selatan.

Selain itu Kabupaten Halmahera Selatan juga dipengaruhi oleh dua musim yaitu:

1. Musim Utara pada bulan Oktober-Maret yang diselingi angin Barat dan Pancaroba pada bulan April.
2. Musim Selatan pada bulan September diselingi angin Timur dan Pancaroba pada bulan Oktober.

### **2. Aspek Kependudukan**

Jumlah penduduk merupakan sebuah indikator penting dalam proses perencanaan, sehingga data penduduk mesti akurat. Perencanaan dibuat untuk penduduk atau masyarakat maka perlu diketahui karakteristik penduduk secara keseluruhan baik dalam skala kota maupun skala wilayah dan daerah. Pengetahuan tentang kependudukan yang menyangkut berbagai hal seperti di buat secara kuantitatif, sehingga mempermudah dalam memahaminya. Pengetahuan ini dapat dijadikan sebagai tolak ukur bagi perencanaan maupun bagi para penentu kebijakan dalam mneyusun suatu program, dalam melihat perkembangan jumlah penduduk sebagaimana pembahasan berikut.

**a. Perkembangan dan pertumbuhan Penduduk**

Jumlah dan tingkat pertumbuhan penduduk dalam wilayah penelitian merupakan sebuah Indikator yang penting untuk diketahui. Penduduk Kabupaten Halmahera Selatan hingga tahun 2010 berjumlah 189.406 jiwa, yang tersebar tidak secara merata dalam 30 Kecamatan. Kecamatan Bacan merupakan Kecamatan yang jumlah penduduk paling banyak bila dibandingkan dengan Kecamatan Lainnya. Sedangkan Kecamatan yang memiliki jumlah penduduk terkecil adalah Kecamatan Obi Timur, sedangkan pertumbuhan penduduk rata-rata tahun 1,45 %. Untuk lebih jelasnya mengenai perkembangan jumlah penduduk di Kabupaten Halmahera Selatan Tahun 2011. Sebagaimana pada tabel berikut.

**Tabel 4.2.**  
**Jumlah Penduduk menurut Kecamatan di Kabupaten Halmahera Selatan Tahun 2006- 2010**

No	Kecamatan	Tahun				
		2006	2007	2008	2009	2010
1	Obi	4345	5674	8901	9870	11493
2	Obi Barat	3871	4910	5712	6910	7094
3	Obi Utara	2651	2987	3109	3982	4259
4	Obi Selatan	5409	8712	9102	1105	13602
5	Obi Timur	986	1128	1982	2018	2331
6	Bacan	6432	8321	10157	11091	14421
7	Bacan Selatan	1984	4532	5621	7895	8963
8	Mandoli Utara	2109	3096	4510	5529	6570
9	Mandoli Selatan	1092	1981	1990	2091	2957
10	Kep Botanglomang	1052	1872	2091	2764	3766
11	Bacan Timur	2187	3210	4091	4581	5696
12	Bacan Timur Selatan	2019	1987	3012	4985	5669
13	Bacan Timur Tengah	1671	3095	4021	5019	6231
14	Bacan Barat	1431	3012	4872	5891	6115
15	Bacan Barat Utara	1871	2109	3321	3987	4456
16	Kasiruta Barat	2196	3210	3985	3753	4986
17	Kasiruta Timur	982	1091	1987	2009	2498
18	Gane Barat	3210	4378	5402	6702	7463
19	Gane Barat Selatan	1651	3419	4733	5573	6416

Sambungan Tabel 4.2

20	Gane Barat Utara	1872	2883	3277	4665	5408
21	Kep Joronga	1332	1876	2801	3901	4331
22	Gane Timur	2833	4561	6790	8216	9369
23	Gane Timur Selatan	1187	1897	2017	3734	4479
24	Gane Timur Tengah	1640	1873	2091	2981	3899
25	Kayoa	2097	3409	6719	8032	9539
26	Kayoa Utara	1410	1209	2091	2226	3711
27	Kayoa Selatan	982	1017	1884	2001	2992
28	Kayoa Barat	2109	3488	5221	5991	6064
29	Pulau Makian	3875	4009	6421	8775	10781
30	Makian Barat	1182	1891	2011	2518	3849
<b>Jumlah</b>		<b>70.821</b>	<b>89.349</b>	<b>90.457</b>	<b>121.054</b>	<b>189.406</b>

Sumber : Kabupaten Halmahera Selatan Dalam Angka, 2011

#### b. Kepadatan Penduduk

Berdasarkan data kependudukan. Kepadatan tertinggi terdapat pada Kecamatan Kayoa Selatan sebesar 239,73 jiwa/Km<sup>2</sup>, Kecamatan Pulau Makian sebesar 191,17 jiwa/Km<sup>2</sup>, Kecamatan Kayoa Barat sebesar 160,02 jiwa/Km<sup>2</sup>, Kecamatan Makian Barat sebesar 113,83 jiwa/Km<sup>2</sup> dan Kecamatan Kayoa sebesar 109,40 jiwa/Km<sup>2</sup>. Sementara kecamatan dengan jumlah penduduk kecil adalah Kecamatan Gane Timur Selatan sebesar 13,44 jiwa/Km<sup>2</sup>, Kecamatan Gane Barat Utara sebesar 13,53 jiwa/Km<sup>2</sup>, Kecamatan Obi sebesar 12,11 jiwa/Km<sup>2</sup>, Kecamatan Obi Selatan sebesar 3 jiwa/Km<sup>2</sup> dan terkecil pada Kecamatan Bacan Timur sebesar 0,93 jiwa/Km<sup>2</sup>. Untuk lebih jelas dapat dilihat pada tabel 4.3 berikut.

**Tabel 4.3**  
**Kepadatan Penduduk Kabupaten Halmahera Selatan Tahun 2011**

No.	Nama Kecamatan	Luas (Km2)	Jumlah Pddk (jiwa)	Kepadatan Pddk (jiwa/Km2)
1	Obi	983.76	11493	12.11
2	Obi Barat	89.24	7094	54.36
3	Obi Utara	44.49	4259	50.86
4	Obi Selatan	1,018.44	13602	3.00
5	Obi Timur	80.98	2331	18.98
6	Bacan	86.20	14421	65.26
7	Bacan Selatan	160.34	8963	67.22
8	Mandoli Utara	87.05	6570	45.17
9	Mandioli Selatan	131.92	2957	43.14
10	Kep Botanglomang	53.25	3766	133.84
11	Bacan Timur	1,418.12	5696	0.93
12	Bacan Timur Selatan	307.37	5669	17.21
13	Bacan Timur Tengah	246.64	6231	22.68
14	Bacan Barat	171.57	6115	21.00
15	Bacan Barat Utara	242.94	4456	17.74
16	Kasiruta Barat	260.65	4986	16.78
17	Kasiruta Timur	222.42	2498	16.43
18	Gane Barat	452.25	7463	17.23
19	Gane Barat Selatan	244.23	6416	22.80
20	Gane Barat Utara	506.99	5408	13.53
21	Kep Joronga	128.97	4331	37.64
22	Gane Timur	597.16	9369	16.89
23	Gane Timur Selatan	273.89	4479	13.44
24	Gane Timur Tengah	285.84	3899	13.58
25	Kayoa	77.03	9539	109.40
26	Kayoa Utara	36.18	3711	78.97
27	Kayoa Selatan	23.41	2992	28.39
28	Kayoa Barat	25.19	6064	160.02
29	Pulau Makian	50.60	10781	191.17
30	Makian Barat	33.83	3849	113.83
<b>Jumlah</b>		<b>5,140.95</b>	<b>189.406</b>	<b>54.50</b>

Sumber : Kabupaten Halmahera Selatan Dalam Angka, 2011

**c. Jumlah Penduduk Menurut Umur dan Jenis Kelamin**

Rasio antara penduduk laki-laki dan perempuan di Kabupaten

Halmahera Selatan pada tiap kecamatan rata-rata lebih tinggi

jumlah penduduk laki-laki terhadap penduduk perempuan.



**Analisis Moda Transportasi Unggulan  
Kabupaten Halmahera Selatan**

Judul Gambar :

**Peta Kepadatan Penduduk Kab. Halmahera Selatan**

Legenda :

	Batas Kabupaten	17,21 Jiwa/Km <sup>2</sup>
	Batas Kecamatan	17,23 Jiwa/Km <sup>2</sup>
	Jalan	17,74 Jiwa/Km <sup>2</sup>
	Sungai	18,98 Jiwa/Km <sup>2</sup>
	Danau	191,17 Jiwa/Km <sup>2</sup>
	Kecamatan	21,00 Jiwa/Km <sup>2</sup>
		22,68 Jiwa/Km <sup>2</sup>
		22,80 Jiwa/Km <sup>2</sup>
		26,39 Jiwa/Km <sup>2</sup>
		3,00 Jiwa/Km <sup>2</sup>
		37,64 Jiwa/Km <sup>2</sup>
		43,14 Jiwa/Km <sup>2</sup>
		45,17 Jiwa/Km <sup>2</sup>
		50,86 Jiwa/Km <sup>2</sup>
		53,36 Jiwa/Km <sup>2</sup>
		65,26 Jiwa/Km <sup>2</sup>
		67,22 Jiwa/Km <sup>2</sup>
		78,97 Jiwa/Km <sup>2</sup>
	Laut	

Pembimbing :

- Ir. Nursyam Aksha, M.Si
- S. Kamran Aksha, ST, MT
- Dra. Ummi Salamah, M.Str

Mahasiswa / Stambuk :

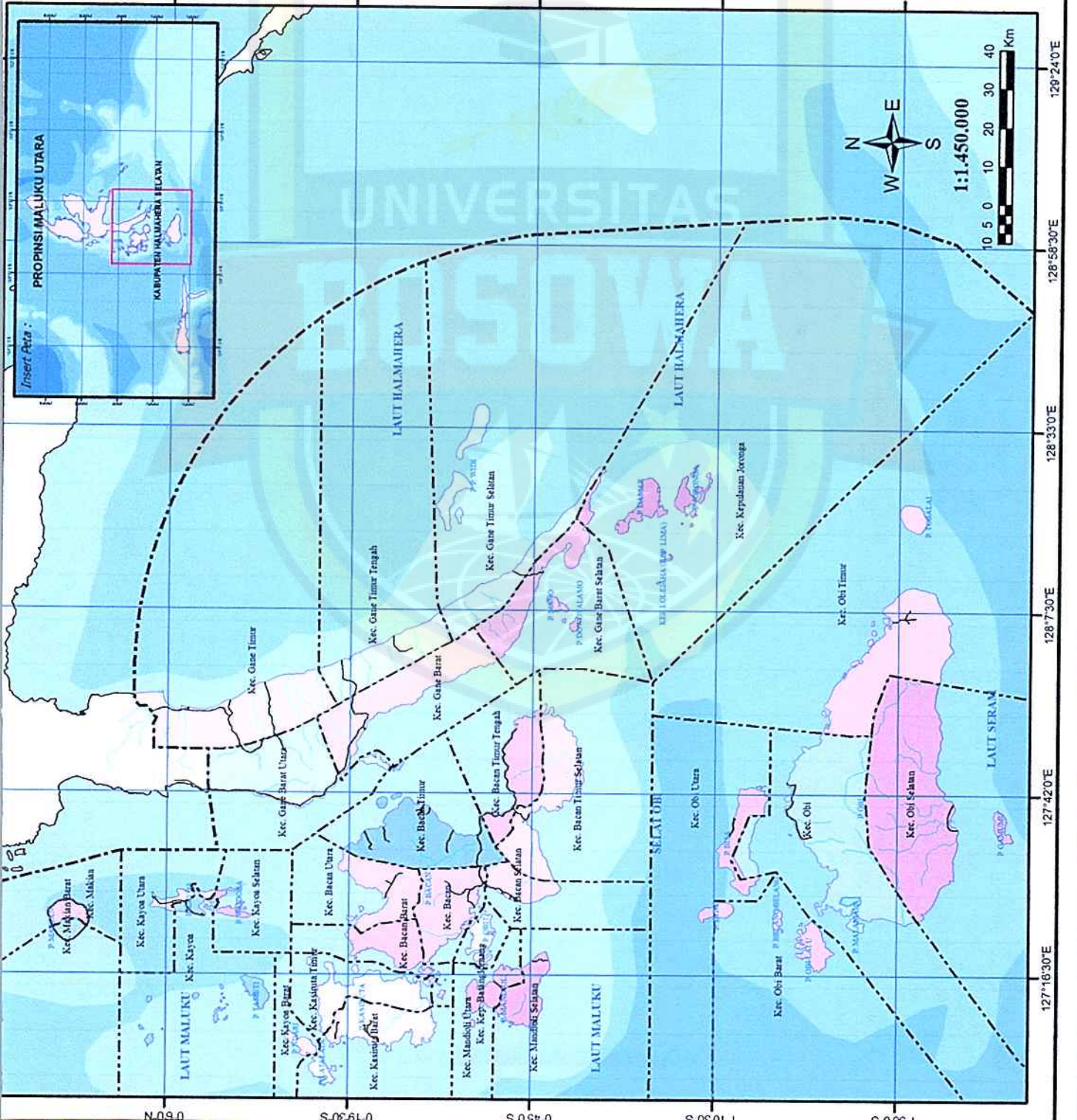
Muhammad Ali / 45 06 042 019

Sumber :

- BAPPEDA Kabupaten Halmahera Selatan
- Hasil Survey Tahun 2012



Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota  
Fakultas Teknik  
Universitas "45" Makassar  
2012



Inseri Peta :

PROVINSI MALUKU UTARA  
KABUPATEN HALMAHERA SELATAN

Kecamatan yang memiliki jumlah perempuan lebih banyak daripada penduduk laki-laki terdapat pada Kecamatan Bacan, Kecamatan Mandioli Utara, Kecamatan Mandioli Selatan, Kecamatan Bacan Timur Selatan, Kecamatan Kasiruta Timur, Kecamatan Kayoa Selatan dan Kecamatan Pulau Makian. Untuk lebih jelas dapat dilihat pada tabel 4.4 berikut

**Tabel 4.4**  
**Rasio Penduduk Menurut Jenis Kelamin Kabupaten Halmahera Selatan Tahun 2011**

No.	Nama Kecamatan	Penduduk (Jiwa)			Rasio (%)	
		Laki-Laki	Perempuan	Jumlah Total	Laki-Laki	Perempuan
1	Obi	6,115	5,798	11,913	51.33	48.67
2	Obi Barat	2,529	2,322	4,851	52.13	47.87
3	Obi Utara	3,782	3,567	7,349	51.46	48.54
4	Obi Selatan	1,575	1,483	3,058	51.50	48.50
5	Obi Timur	5,637	5,388	11,025	51.13	48.87
6	Bacan	9,248	9,428	18,676	49.52	50.48
7	Bacan Selatan	5,494	5,284	10,778	50.97	49.03
8	Mandioli Utara	1,951	1,981	3,932	49.62	50.38
9	Mandioli Selatan	2,777	2,914	5,691	48.80	51.20
10	Kep Botanglomang	3,645	3,482	7,127	51.14	48.86
11	Bacan Timur	3,560	3,360	6,920	51.45	48.55
12	Bacan Timur Selatan	2,550	2,740	5,290	48.20	51.80
13	Bacan Timur Tengah	2,919	2,675	5,594	52.18	47.82
14	Bacan Barat	1,849	1,754	3,603	51.32	48.68
15	Bacan Barat Utara	2,341	1,968	4,309	54.33	45.67
16	Kasiruta Barat	2,214	2,159	4,373	50.63	49.37
17	Kasiruta Timur	1,819	1,835	3,654	49.78	50.22
18	Gane Barat	3,988	3,803	7,791	51.19	48.81
19	Gane Barat Selatan	2,828	2,741	5,569	50.78	49.22
20	Gane Barat Utara	3,460	3,399	6,859	50.44	49.56
21	Kep Joronga	2,495	2,360	4,855	51.39	48.61
22	Gane Timur	5,226	4,860	10,086	51.81	48.19
23	Gane Timur Selatan	1,925	1,757	3,682	52.28	47.72
24	Gane Timur Tengah	1,975	1,907	3,882	50.88	49.12
25	Kayoa	4,214	4,213	8,427	50.01	49.99

No.	Nama Kecamatan	Penduduk (Jiwa)			Rasio (%)	
		Laki-Laki	Perempuan	Jumlah Total	Laki-Laki	Perempuan
26	Kayoa Utara	1,474	1,383	2,857	51.59	48.41
27	Kayoa Selatan	2,739	2,873	5,612	48.81	51.19
28	Kayoa Barat	2,036	1,995	4,031	50.51	49.49
29	Pulau Makian	4,827	4,846	9,673	49.90	50.10
30	Makian Barat	2,026	1,825	3,851	52.61	47.39
<b>Jumlah</b>		<b>9,218</b>	<b>96,100</b>	<b>195,318</b>	<b>50.92</b>	<b>49.08</b>

Sumber : Kabupaten Halmahera Selatan Dalam Angka, 2011

### 3. Kondisi pelayanan dan Prasarana Transportasi

#### 1. Sistem Transportasi Kabupaten Halmahera Selatan

Secara geografis Wilayah Kabupaten Halmahera Selatan merupakan kepulauan dengan jarak antar pulau berjauhan dan terpisah oleh lautan yang luas. Dengan demikian sarana dan prasarana transportasi memegang peranan penting dalam pengembangan wilayah di daerah ini. Terutama transportasi laut dan udara.

#### A. Sistem Transportasi Darat/Jalan

##### a. Jaringan Prasarana

Jaringan jalan suatu daerah ditentukan oleh bentuk daerah dan kebijakan yang mengatur pembangunan jaringan jalan itu sendiri. Penentuan jaringan jalan yang berhirarki sangat penting karena penetapan klasifikasi fungsi jalan pada daerah perkotaan sangat mempengaruhi atau menentukan arus lalu lintas kota tersebut. Berdasarkan hal tersebut maka fungsi

jaringan jalan di Kabupaten Halmahera Selatan terdiri dari jalan arteri primer, arteri sekunder, kolektor primer, kolektor sekunder, lokal primer dan lokal sekunder. Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan, pembagian fungsi jalan di Kabupaten Halmahera Selatan sudah sesuai dengan hirarki jalan yang ada.

Kabupaten Halmahera Selatan sampai pada tahun 2012, memiliki jaringan jalan sepanjang 1.084,4 km. Kondisi aktual di lapangan memberi gambaran bahwa umumnya kondisi jalan di Kabupaten Halmahera Selatan yang terbanyak merupakan jalan tanah dan 10 % merupakan jalan yang terbuat dari aspal. Untuk lebih jelasnya mengenai panjang jalan menurut jenis permukaan di Kabupaten Halmahera Selatan dapat dilihat pada tabel 4.5

**Tabel 4.5**

**Panjang Jalan Menurut Jenis Permukaan Tahun 2011**

No	Jenis Permukaan	Km
1.	Aspal	113,44
2	Kerikil	345,72
3	Tanah	625,24

Sumber :Dinas Perhubungan Kabupaten Halmahera Selatan, 2012

Terminal atau simpul merupakan jaringan prasarana yang dibutuhkan untuk menaik turunkan barang dan atau manusia. Berdasarkan pelayanan maka terminal di bagi dua yaitu terminal barang dan penumpang. Di Kabupaten Halmahera,

Terminal hanya terdapat di Kecamatan Bacan yang melayani operasional angkutan umum di Kota Labuha.

**b. Jaringan Pelayanan**

Sebagai unsur penting dalam memenuhi pergerakan orang atau barang pada suatu daerah adalah tersedianya kendaraan sebagai alat angkut. Jumlah dan jenis kendaraan dalam melayani pergerakan orang atau barang adalah angkutan penumpang yang melayani pergerakan antar Kecamatan. Angkutan penumpang yang melayani pergerakan penumpang saat ini hanya terdapat di Kecamatan Obi, Bacan, Bacan Timur, Bacan Timur Tengah, Bacan Selatan, Gane Barat Utara dan Gane Timur, jumlah angkutan penumpang adalah sebanyak 221 unit mobil mikrolet, 1552 Ojek, Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel

**Tabel 4.6**  
**Jumlah angkutan menurut jenis per Kecamatan Tahun 2011**

No.	Nama Kecamatan	Jenis Angkutan				Jumlah
		Mikrolet	Bus	Ojek	Becak	
1	Obi	38		382		420
2	Obi Barat					
3	Obi Utara					
4	Obi Selatan					
5	Obi Timur					
6	Bacan	72	3	562	184	821
7	Bacan Selatan	43		274		317
8	Mandoli Utara					
9	Mandioli Selatan			14		14
10	Kep Botanglomang					
11	Bacan Timur	21		143		164
12	Bacan Timur Selatan			11		11
13	Bacan Timur Tengah	15		10		25
14	Bacan Barat			12		12
15	Bacan Barat Utara					
16	Kasiruta Barat					
17	Kasiruta Timur					
8	Gane Barat			16		16
19	Gane Barat Selatan			21		21
20	Gane Barat Utara	19		23		42
21	Kep Jorong					
22	Gane Timur	13		31		44
23	Gane Timur Selatan			11		11
24	Gane Timur Tengah			7		7
25	Kayoa					
26	Kayoa Utara					
27	Kayoa Selatan					
28	Kayoa Barat					
29	Pulau Makian					
30	Makian Barat					
<b>Jumlah</b>		221	3	1517	184	1741

Sumber :Dinas Perhubungan Kabupaten Halmahera Selatan, 2012

## B. Sistem Transportasi Laut

### a. Jaringan Prasarana

Transportasi laut merupakan transportasi utama yang melayani pergerakan antar pulau di wilayah Kabupaten Halmahera Selatan. Hal ini ditunjang dengan ketersediaan jaringan prasarana transportasi laut berupa pelabuhan.

Pelabuhan di Kabupaten Halmahera Selatan membentuk suatu hirarki sesuai dengan fungsi dan perannya, seperti berikut ini:

- 1) Pelabuhan Labuha/Babang; merupakan pelabuhan hirarki kedua di wilayah ini setelah Pelabuhan Ternate. Pelabuhan-pelabuhan ini termasuk kedalam pelabuhan kolektor (*Collector Port*) yaitu pelabuhan antar pulau yang berfungsi untuk mendistribusikan barang dan orang ke wilayah lain.
- 2) Pelabuhan Kupal, Bisuli, Lawui, Maffa, dan Saketa ; diklasifikasikan sebagai pelabuhan antara (*Feeder Port*) yang berfungsi untuk mendistribusikan barang dan orang dari pelabuhan kolektor ke wilayah yang lebih kecil, dan selanjutnya dari pelabuhan antara itu didistribusikan lagi ke pelabuhan kecil/lokal (*Local Port*).

Disamping itu sebagai penghubung antar desa-desa menuju kawasan pusat pertumbuhan dilayani dengan adanya

pelabuhan-pelabuhan kecil, yang berupa tambatan perahu dan fasilitasnya yang disesuaikan dengan tingkat kebutuhan masyarakat. Keberadaan sarana ini sangat menunjang terbukanya kawasan pertumbuhan wilayah dengan hinterlandnya.

Sarana transportasi laut yang melayani kepulauan di Halmahera Selatan umumnya masih didominasi oleh pelayaran rakyat dan perintis yang dikelola oleh swasta dan pemerintah serta perorangan. Rute untuk pelayanan ini umumnya di dominasi oleh Kapal Motor sedangkan pelayaran dengan motor tempel dan perahu motor yang melayani daerah ini masih bersifat tentatif dan temporer.

Untuk transportasi laut di Kabupaten Halmahera Selatan terdapat beberapa jembatan laut antara lain:

- Jembatan Laut Skala Regional terdiri dari jembatan laut Babang (Bacan Timur)
- Jembatan laut Saketa (Gane Barat)
- Jembatan laut Mafa (Gane Timur) dan jembatan laut Laiwui (Obi)

Jembatan Laut Lokal Semi Permanen terdiri dari:

- Jembatan laut Indari (Bacan Barat)
- Jembatan laut Gurapin dan Larumabati ( Kayoa)



- Jembatan laut Ngofakiaha dan Mailoa dan tambatan perahu kayu (Makian)
- Jembatan laut Madopolo (Obi)
- Jembatan laut Dolik (Gane Barat)
- Khusus untuk Jembatan Laut Babang yang merupakan pintu masuk ke Kabupaten Halmahera Selatan dari laut, mempunyai panjang 60 m dan lebar 8 m, jenis kapal yang dapat bersandar di jembatan laut Babang ini mulai dari 33 GT sampai dengan 642 GT, dengan rata-rata kunjungan kapal dalam sebulan adalah 100 kapal.

#### **b. Jaringan Pelayanan**

Jaringan pelayanan transportasi laut berupa trayek merupakan interaksi antar suatu lokasi dengan lokasi yang lain. Berbeda dengan transportasi lainnya, trayek pada transportasi laut cenderung tidak tetap hal ini disebabkan oleh adanya kebutuhan akan interkasi tersebut. Namun ada beberapa trayek tetap seperti trayek angkutan penumpang oleh PT. PELNI, trayek angkutan perintis, motor tempel beberapa trayek antar pulau.

Terdapat sebuah Kapal PELNI yaitu KM Kalimutu yang singgah di Pelabuhan Babang serta melayani rute sampai ke Pulau Kalimantan, kemudian terdapat pula duabuaah Kapal Cepat yaitu NV Labomba dan Halsel Ekspres yang melayani

route Babang – Ternate pulang pergi setiap hari dengan waktu tempuh perjalanan kurang lebih 3,5 jam. Terdapat juga beberapa Kapal Perintis dan Kapal Antar Pulau yang melayani transportasi antar pulau di kabupaten Halmahera Selatan.

Untuk mengetahui jumlah pergerakan penumpang antar Kabupaten, pulau dan Kota, data angkutan pada homebase Pelabuhan Babang Labuha – Kabupaten Halmahera Selatan untuk melakukan perjalanan dari/ke Pelabuhan Babang pada tahun 2012 dapat dilihat pada Tabel 4.7

**Tabel 4.7**  
**Jumlah Penumpang Antar Kota Antar Pulau Menurut Daerah Asal/Tujuan Tahun 2012**

No	Daerah Asal	Tiba	Berangkat	Jumlah
1	Ternate	11472	12098	23570
2	Obi	780	527	1307
3	Bibinoi	312	421	733
4	Kayoa	121	98	219
5	Gane Barat	58	49	107
6	Gane Timur	47	36	83
Jumlah		12790	13229	26019

Sumber : Data Pelabuhan Babang Tahun 2012

### C. Sistem Transportasi Udara

Transportasi udara merupakan moda transportasi yang mempunyai peranan sangat penting dalam era sekarang ini, keandalan dan kecepatan yang dimiliki merupakan daya saing tersendiri dibandingkan dengan moda transportasi lainnya. Itulah sebabnya dalam 5 (lima) tahun terakhir pertumbuhan produksi

transportasi udara memperlihatkan trend yang cukup menggairahkan.

Untuk Kabupaten Halmahera memiliki Bandara Oesman Sadik Syah, yang terletak di Kota Labuha dengan rute penerbangan Labuha-Ternate, dengan frekuensi penerbangan 5 kali dalam seminggu.



# Analisis Moda Transportasi Unggulan Kabupaten Halmahera Selatan

Judul Gambar :  
Peta Sebaran Prasarana Transportasi Kab. Halmahera Selatan

**Legenda :**

---	Batas Kabupaten	■	Kec. Gane Timur Selatan
- - -	Batas Kecamatan	■	Kec. Gane Timur Tengah
—	Jalan	■	Kec. Kasinuta Barat
—	Sungai	■	Kec. Kasinuta Timur
—	Danau	■	Kec. Kayoa
□	Prasarana Transportasi Darat	■	Kec. Kayoa Barat
□	Prasarana Transportasi Laut	■	Kec. Kayoa Selatan
+	Prasarana Transportasi Udara	■	Kec. Kayoa Utara
■	Kecamatan	■	Kec. Kep. Batanglomang
■	Kec. Bacan	■	Kec. Kepulauan Joronga
■	Kec. Bacan Barat	■	Kec. Maklan
■	Kec. Bacan Selatan	■	Kec. Maklan Barat
■	Kec. Bacan Timur	■	Kec. Mandioi Selatan
■	Kec. Bacan Timur Selatan	■	Kec. Mandioi Utara
■	Kec. Bacan Timur Tengah	■	Kec. Ohi
■	Kec. Bacan Utara	■	Kec. Ohi Barat
■	Kec. Gane Barat	■	Kec. Ohi Selatan
■	Kec. Gane Barat Selatan	■	Kec. Ohi Timur
■	Kec. Gane Barat Utara	■	Kec. Ohi Utara
■	Kec. Gane Timur	■	Laut

**Pembimbing :**


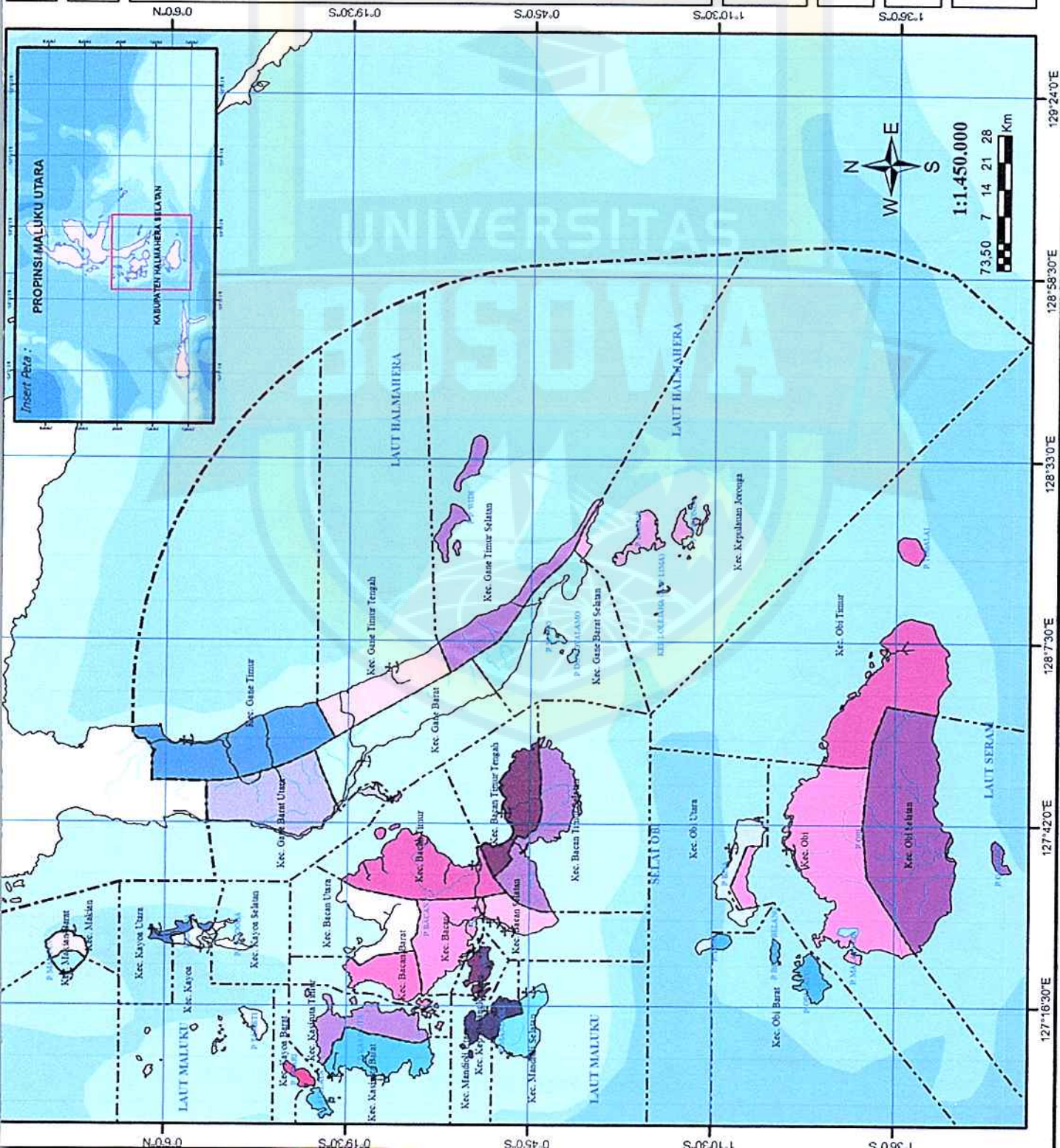
- Ir. Nursyam Akxa, M.Si
- S. Kamran Akxa, ST, MT
- Dra. Ummi Salamah, M.Str

**Mahasiswa / Stambuk :**  
Muhammad Ali / 45 06 042 019

**Sumber :**

- BAPPEDA Kabupaten Halmahera Selatan
- Hasil Survey Tahun 2012

Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota  
Fakultas Teknik  
Universitas "45" Makassar  
2012

#### 4. Moda Transportasi

##### 1. Jenis Moda Transportasi Darat

Jenis angkutan darat yang digunakan lebih didominasi oleh kendaraan roda dua (ojek) dikarenakan lebih mudah di capai dan murah sedangkan angkutan penumpang seperti mikrolet di pergunakan untuk mengangkut penumpang dan barang dan bis dipergunakan untuk mengangkut siswa sekolah. Untuk lebih jelasnya dapat di lihat pada tabel 4.8

**Tabel 4.8**  
**Jumlah moda angkutan darat menurut jenis Tahun 2012**

No	Jenis Moda	Jumlah
1	Mikrolet	221
2	Bus	3
3	Ojek	1517
4	Becak	184
5	Truk / pick up	532
<b>Jumlah</b>		<b>2457</b>

Sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Hal-Sel, 2012

##### 2. Jenis Moda Transportasi Laut

Melihat dari kondisi geografis Kabupaten Halmahera Selatan yang berpulau-pulau, masyarakat pada umumnya masih menggunakan kapal, perahu kayu dengan mesin tempel, speedboat yang digunakan baik itu antar wilayah maupun ke wilayah lainnya yang berada dalam satu daratan. Hal ini karena keadaan kondisi jaringan jalan masih belum mendukung untuk kegiatan-kegiatan masyarakat.

**Tabel 4.9**  
**Jumlah moda angkutan laut yang beroperasi di Kabupaten**  
**Halmahera Selatan Tahun 2011**

No	Jenis Moda	Jumlah
1	Kapal Pelni	1
2	Km	9
3	Kapal Cepat	2
4	Kapal Veri	2
4	Speedboat	221
5	Mesin temple	1713
<b>Jumlah</b>		<b>1946</b>

Sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Hal-Sel, 2012

### 3. Jenis Moda Transportasi Udara

Jenis angkutan udara ini digunakan oleh masyarakat Kabupaten Halmahera Selatan untuk tujuan ke Ternate, sebagai salah satu alternatif transportasi bilamana kelancaran angkutan laut/sungai karena kondisi cuaca buruk. Selain itu transportasi udara ini dapat memberikan efisiensi waktu dan jarak tempuh.

## 5. Kinerja Transportasi

### 1. Keselamatan.

#### a. Transportasi Darat

Tingkat keselamatan jalan pada Kabupaten Halmahera Selatan relatif masih rendah, terlihat pada angka kecelakaan yang masih tinggi, yang umumnya disebabkan oleh faktor manusia. Untuk lebih jelasnya pada tabel 4.10

**Tabel 4.10**  
**Jumlah angka kecelakaan menurut jenis angkutan Kabupaten**  
**Halmahera Selatan Tahun 2011**

No	Moda Angkutan	Jumlah Korban
1	Mikrolet	8
2	Bus	-
3	Ojek	37
4	Becak	-

Sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Hal-Sel, 2012

b. Transportasi Laut

Tingkat keselamatan pada moda transportasi laut masih cukup baik dibandingkan dengan transportasi jalan. Akan tetapi moda transportasi laut cenderung berbahaya pada bulan-bulan tertentu yang bisa mengakibatkan kecelakaan di karenakan kondisi alam. Untuk mengetahui lebih jelasnya titik keselamatan transportasi Laut Kabupaten Halmahera Selatan dapat di lihat pada tabel 4.11

**Tabel 4.11**  
**Jumlah angka kecelakaan menurut jenis angkutan Kabupaten**  
**Halmahera Selatan Tahun 2011**

No	Moda Angkutan	Jumlah Korban
1	Kapal Pelni	-
2	Kapal Penumpang (Km)	-
3	Kapal Feri	-
4	Motor Tempel	12
5	Speedboat	-

Sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Hal-Sel

c. Transportasi udara

Tingkat keselamatan transportasi udara relatif tinggi. Meskipun pergerakan dari tahun ke tahun mengalami peningkatan pengguna jasa transportasi.

**2. Aksesibilitas**

a. Transportasi Darat

Aksesibilitas transportasi jalan di pulau Bacan dan Obi sudah cukup baik dibandingkan dengan aksesibilitas di pulau-pulau lainnya, yang disebabkan karena masih kurangnya jaringan pelayanan dan jaringan prasarana.

b. Transportasi Laut

Jaringan prasarana transportasi laut berupa pelabuhan laut sebanyak 6 pelabuhan dan 8 jembatan laut yang hampir sama fungsinya. Aksesibilitas pelabuhan laut diukur dari perbandingan jumlah pelabuhan dengan luas wilayah Kabupaten Halmahera Selatan, setiap pelabuhan umum rata-rata melayani penumpang 150-200/hari, dan setiap jembatan papan yang rata-rata melayani penumpang 75-10/hari.

c. Transportasi Udara

Jumlah bandar udara saat ini sebanyak 1 unit. Aksesibilitas bandar udara diukur dari perbandingan jumlah bandar udara dengan luas wilayah Kabupaten Halmahera. Bandara udara



Kabupaten Halmahera Selatan hanya melayani penerbangan antar Kabupaten/kota (Labuha-Ternate).

### 3. Keterpaduan

#### a. Moda Transportasi Darat

Keterpaduan moda transportasi darat relatif cukup, hal ini bisa di lihat dari pengguna jasa transportasi yang melakukan perjalanan beberapa kali berganti kendaraan menggunakan (angkot-ojek)

#### b. Moda Transportasi Laut

Keterpaduan moda transportasi Laut relatif cukup, hal ini bisa di lihat dari pergantian penumpang menggunakan Kapal Muat dan Speedboat di pelabuhan local ke daerah-daerah terpencil lainnya.

#### c. Moda Transportasi Darat

Untuk moda transportasi udara keterpaduan antar moda relatif baik, hal ini bisa di lihat dari pergantian penumpang di bandara dengan dengan angkutan terusan sudah dapat dilayani.

### 4. Kapasitas

#### a. Transportasi Darat

Kapasitas sarana transportasi jalan dalam pelayanan penumpang masih rendah terutama pada wilayah terpencil. namun kapasitas lalu lintas kendaraan dengan prasarana jalan terutama Pulau Bacan belum seimbang.

b. Transportasi Laut

Kapasitas pelabuhan relatif mencukupi, namun pada beberapa pelabuhan telah mencapai titik optimal, seperti Pelabuhan Babang. Kapasitas alur pelayaran secara umum relatif mencukupi.

c. Transportasi Udara

Transportasi udara, kapasitas tempat duduk yang tersedia untuk penerbangan berjadwal domestik relatif mencukupi, demikian juga untuk kapasitas barang pada angkutan udara berjadwal domestik .

**5. Teratur**

a. Transportasi Darat

Pada transportasi jalan, ketidak teraturan pelayanan masih sering terjadi, yang disebabkan oleh pengemudi yang sering menunggu penumpang di terminal sehingga terjadi penumpukan angkutan di terminal.

b. Transportasi Laut

Pada transportasi laut, keteraturan pelayanan kapal telah ditetapkan namun belum seluruhnya terlaksana secara teratur, dikarenakan sering terjadi keterlambatan yang di sebabkan oleh factor cuaca.

c. Transportasi Udara

Transportasi udara secara umum relatif baik dengan tingkat on time performance (OTP) rata-rata di atas 85%

**6. Lancar dan Cepat**

a. Transportasi darat

Kelancaran lalu lintas jalan masih relatif kurang. Hal ini tidak terlepas dari terbatasnya daya dukung dan kondisi permukaan jalan dan ko serta rendahnya disiplin pemakai jalan.

b. Transportasi Laut

Pada Transportasi Laut kelancaran arus relatif baik, hanya saja ada beberapa kapal yang masih mengalami keterlambatan di karenakan bongkar/muat barang di pelabuhan sebelumnya.

c. Transportasi Udara

Pada transportasi udara kelancaran arus lalu lintas relatif lebih baik di bandingkan transportasi laut dan transportasi darat di karenakan sudah tersedianya jadwal keberangkatan dan kedatangan.

**7. Mudah di Capai**

a. Moda Transportasi Darat

Kemudahan untuk melakukan perjalanan pada moda transportasi darat relatif cukup hal ini bisa di lihat dari sebagian

besar masyarakat yang lebih cenderung melaukan perjalanan menggunakan kendaraan roda dua (ojek) yang bisa di temui di mana-mana.

b. Moda Transportasi Laut

Kemudahan untuk melakukan perjalanan pada moda transportasi laut relatif cukup hal ini bisa di lihat dari sudah tersedianya jadwal keberangkatan dan kedatangan serta lokasi penjualan tiket.

c. Moda Transportasi Udara

Sama halnya dengan moda transportasi laut, Kemudahan pada moda transportasi Udara juga sudah tersedia jadwal keberangkatan dan kedatangan serta lokasi penjualan tiket.

**8. Tepat Waktu**

a. Moda Transportasi Darat

Ketepatan waktu untuk transportasi darat relatif rendah, hal ini di karenakan kondisi jalan yang kurang baik.

b. Moda Transportasi Laut

Ketepatan Waktu pada transportasi laut relatif cukup dikarenakan sudah tersedianya jadwal kberangkatan dan kedatangan, hanya saja seringkali terjadi keterlambatan di karenakan bongkar muat barang pada pelabuhan sebelumnya.

c. Moda Transportasi Laut

Ketepatan Waktu pada transportasi laut relatif baik dikarenakan sudah tersedianya jadwal keberangkatan dan kedatangan

**9. Nyaman**

a. Moda Transportasi Darat

Kenyamanan pelayanan angkutan jalan masih jauh dari yang diharapkan, di karenakan pengguna jalan yang sering ugall-ugalan sehingga bisa mengakibatkan kecelakaan.

b. Moda Transportasi Laut

Kenyamanan pelayanan moda transportasi laut relatif kurang, di karenakan sebagian besar kapal belum tersedianya pelampung.

c. Moda Transportasi Laut

Kenyamanan padatransportasi udara relatif memuaskan baik dilihat dari alternatif pelayanan dan ketersediaan fasilitas sudah memenuhi standar.

**10. Tarif Terjangkau**

a. Transportasi Darat

Untuk angkutan jalan Tarif angkutan dilakukan berdasarkan jarak. Di karenakan belum di berlakukannya sistem tariff daftar (flat fare) oleh pemerintah Kabupaten Halmahera Selatan.

### b. Transportasi Laut

Pada transportasi laut, Tarif penumpang yang ditetapkan oleh pemerintah relatif terjangkau, sedangkan tarif angkutan barang sesuai dengan mekanisme pasar. Untuk Babang-Ternate tarif Rp. 100.000. Untuk lebih jelasnya dapat di lihat pada tabel berikut.

**Tabel 4.12**  
**Pelayanan Kapal Motor Rute dalam dan Luar Kabupaten**  
**Halmahera Selatan Tahun 2011**

No	Nama Perusahaan Kapal Motor	Rute Pelayanan	Tarif (Rp)
1	Km. Aksar Saputra 02	Babang - Ternate	Rp. 100.000
2	Km. Aksar Saputra 04	Babang - Ternate	Rp. 100.000
3	Km. Aksar Saputra 06	Labuha – Indari – Laiwui – Madopolo - Mafa	Rp. 75.000 - 200.000
4	Km. Aksar Saputra 07	Babang - Ternate	Rp. 100.000
5	Km. Aksar Saputra 09	Babang - Ternate	Rp. 100.000
6	Km. Uki Raya	Babang - Ternate	Rp. 100.000
7	Km. Obi Star	Labuha – Indari – Laiwui – Madopolo - Mafa	Rp. 75.000 - 200.000
8	Km. Sumber Raya	Babang – Saketa – Gurapin – Bibinoi	Rp. 75.000 - 200.000
9	UV. Halsel Ekspres	Babang – Ternate	300.000
10	UV. Labomba	Babang – Ternate	300.000

Sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Hal-Sel

## 11. Tertib

### a. Transportasi Darat

Tingkat ketertiban berlalulintas pada transportasi jalan masih sangat memprihatinkan, terlihat dari masih sering terjadinya pelanggaran terhadap rambu dan peraturan lalulintas.

### b. Transportasi Laut

Padat transportasi laut, tingkat ketertiban berlalulintas masih perludi tingkatkan, terutama pada saat keluar masuknya kapal dan barang di pelabuhan.

c. Transportasi Udara

Untuk transportasi udara tingkat ketertiban relatif baik.

**12. Aman**

a. Transportasi Darat

Keamanan transportasi jalan masih relatif rendah, terlihat dari masih terjadi tindak kekerasan dan pengemudi yang sering ugal-ugalan

b. Transportasi Laut

Tingkat keamanan pada transportasi laut masih kurang di karenakan pelayanan bagasi masih kurang memadai dilihat dari banyaknya penumpumpang yang sering kehilangan barang.

c. Moda Transportasi Udara

Tingkat keamanan pesawat udara dan penumpang di bandar udara relatif tinggi.

**13. Polusi Rendah**

a. Moda Transportasi Darat

Polusi udara yang ditimbulkan transportasi jalan relatif rendah, hanya saja beberapa angkutan yang mengganti pembuangan asap (knalpot) standar sehingga menimbulkan kebisingan.

b. Moda Transportasi Darat

Polusi udara yang ditimbulkan transportasi Laut sangat tinggi, di karenakan bahan bakar yang di gunakan adalah solar, selai

itu, juga terjadi pencemaran di laut yang diakibatkan oleh limbah minyak akibat buangan kapal

c. Moda Transportasi Udara

kebisingan yang timbul di sekitar bandar udara belum sepenuhnya dapat diatasi, sehingga sangat mengganggu masyarakat yang bermukim di seputaran bandara.

#### 14. Efisien

a. Moda Transportasi Darat

Efisiensi penggunaan sarana angkutan penumpang relatif rendah atau berada di bawah faktor muat titik impas di karenakan kurang optimalnya penggunaan Terminal sehingga tidak memberikan keuntungan.

b. Moda Transportasi Laut

Efisiensi penyelenggaraan pelabuhan di Kabupaten Halmahera Selatan relatif rendah. Hal ini dapat dilihat dari berbagai pelabuhan yang diusahakan hanya beberapa saja yang memberikan keuntungan.

c. Moda Transportasi Laut

Untuk transportasi udara efisiensi relatif tinggi.



## 6. Tanggapan Responden Terhadap Kinerja Transportasi

### 1. Transportasi Darat

**Tabel 4.13**  
Tanggapan responden terhadap penilaian Kinerja Jaringan Pelayanan  
Moda Transportasi Darat Halmahera Selatan Tahun 2012

Tanggapan	Sangat Baik	Baik	Cukup	Kurang	Jumlah
Selamat	23	34	56	67	180
Aksesibilitas Tinggi	29	22	67	62	180
Terpadu	17	21	59	83	180
Kapasitas Mencukupi	20	34	49	77	180
Teratur	26	23	61	70	180
Lancar dan Cepat	31	56	75	18	180
Mudah Dicapai	54	68	58	0	180
Tepat Waktu	24	37	75	44	180
Nyaman	28	47	52	53	180
Tarif Terjangkau	36	79	65	0	180
Tertib	16	35	42	87	180
Aman	21	28	53	78	180
Polusi Rendah	43	67	54	16	180
Efisien	19	28	49	84	180
<b>Jumlah</b>	<b>378</b>	<b>579</b>	<b>815</b>	<b>739</b>	<b>2520</b>

Sumber : Hasil Survei Tahun 2011

### 2. Transportasi Laut

**Tabel 4.114**  
Tanggapan responden terhadap penilaian Kinerja Jaringan Pelayanan  
Moda Transportasi Laut Halmahera Selatan Tahun 2012

Tanggapan	Sangat Baik	Baik	Cukup	Kurang	Jumlah
Selamat	28	57	69	26	180
Aksesibilitas Tinggi	47	78	55	0	180
Terpadu	28	36	49	67	180
Kapasitas Mencukupi	41	76	63	0	180
Teratur	21	34	48	77	180
Lancar dan Cepat	12	24	31	113	180
Mudah Dicapai	28	36	71	45	180
Tepat Waktu	16	21	53	90	180
Nyaman	38	47	51	44	180
Tarif Terjangkau	49	72	59	0	180
Tertib	11	18	42	109	180
Aman	28	35	69	48	180
Polusi Rendah	0	13	18	149	180
Efisien	14	18	17	131	180
<b>Jumlah</b>	<b>361</b>	<b>665</b>	<b>732</b>	<b>712</b>	<b>2520</b>

Sumber : Hasil Survei Tahun 2011

### 3. Transportasi Udara

**Tabel 4.114**  
Tanggapan responden terhadap penilaian Kinerja Jaringan Pelayanan  
Moda Transportasi Laut Halmahera Selatan Tahun 2012

Tanggapan	Sangat Baik	Baik	Cukup	Kurang	Jumlah
Selamat	12	11	15	22	60
Aksesibilitas Tinggi	0	0	0	60	60
Terpadu	10	18	20	12	60
Kapasitas Mencukupi	0	0	0	60	60
Teratur	15	12	29	4	60
Lancar dan Cepat	2	13	19	26	60
Mudah Dicapai	0	0	0	60	60
Tepat Waktu	19	3	16	22	60
Nyaman	11	9	24	16	60
Tarif Terjangkau	0	0	4	56	60
Tertib	14	11	27	8	60
Aman	14	17	20	9	60
Polusi Rendah	9	12	20	19	60
Efisien	13	15	18	14	60
<b>Jumlah</b>	<b>119</b>	<b>121</b>	<b>212</b>	<b>388</b>	<b>840</b>

Sumber : Hasil Survei Tahun 2011

## 4.2. ANALISIS

### 1. Analisis Kependudukan

Salah satu faktor yang mempengaruhi pengembangan wilayah Kabupaten Halmahera Selatan dapat diamati dari dimensi kependudukan, yang terkait dengan masalah struktur, pertumbuhan, dan pergerakan penduduk, kualitas sumberdaya manusia, serta masalah ketenagakerjaan. Selanjutnya masalah kependudukan akan memberikan pengaruh terhadap daya dukung lingkungan dan keseimbangan pertumbuhan wilayah.

#### a. Perkembangan Jumlah Penduduk

Dilihat dari perkembangan penduduk Kabupaten Halmahera Selatan 5 (lima) tahun terakhir mengalami perkembangan yang

signifikan, yaitu dari tahun 2005 tercatat 70.821 jiwa dan pada tahun 2006 meningkat menjadi 89.349 jiwa atau terjadi penambahan 18.528 jiwa, dengan demikian laju pertumbuhan rata-rata penduduk Kabupaten Halmahera Selatan pada lima tahun terakhir yaitu 5,69%. Berdasarkan analisis perkembangan penduduk untuk 20 (duapuluh) tahun yang akan datang dengan menggunakan *Regresi Linear*, maka jumlah penduduk pada tahun 2031 yaitu 2.271.236 jiwa.

#### **b. Persebaran Penduduk**

Apabila dilihat dari penyebaran penduduk di Kabupaten Halmahera Selatan, maka pola penyebaran tidak merata diseluruh wilayah. Pola penyebaran penduduk yang tidak merata sangat dipengaruhi oleh kegiatan dimasing-masing wilayah kecamatan yang berbeda. Pada saat sekarang ini tingkat kepadatan penduduk tertinggi terdapat di Kecamatan Bacan 167,29 jiwa/Km<sup>2</sup> dan Kecamatan Pulau Makian 191.17 jiwa/Km<sup>2</sup>. Kecamatan Bacan merupakan Ibukota Kabupaten Halmahera Selatan yang diperkirakan dari tahun-ketahun tingkat penduduknya akan semakin meningkat akibat adanya daya tarik sebagai konsentrasi kegiatan pemerintahan dan perdagangan. Sedangkan tingkat kepadatan terendah berada di Kecamatan Obi Selatan 3,00 jiwa/Km<sup>2</sup> dan Kecamatan Gane Barat Utara 13,00 jiwa/Km<sup>2</sup>. Apabila dilihat dari tingkat pertumbuhan penduduk

Kabupaten Halmahera Selatan yang cukup tinggi, tidak menutup kemungkinan kepadatan penduduk akan semakin bertambah diberbagai daerah. Sehingga sejak dini pemerintah harus merumuskan kebijakan-kebijakan yang dapat memberikan keuntungan komperatif yang pada akhirnya dapat berdampak positif terhadap perkembangan wilayah.

## **2. Analisis Transportasi Wilayah**

Di samping pusat-pusat pertumbuhan, prasarana transportasi wilayah merupakan unsur utama pembentuk struktur ruang wilayah Kabupaten. Sebagai pembentuk struktur ruang, prasarana transportasi wilayah berfungsi sebagai penghubung antar bagian wilayah dan pusat-pusat pertumbuhan. Prasarana transportasi wilayah yang memberikan pengaruh terbesar terhadap pembentukan struktur wilayah Kabupaten Halmahera Selatan umumnya dibentuk oleh prasarana transportasi darat. Namun, memperhatikan kondisi fisik wilayah Kabupaten Halmahera Selatan, pembentukan struktur ruang Kabupaten Halmahera Selatan juga dipengaruhi oleh integrasi prasarana transportasi multimoda.

Sistem transportasi Kabupaten Halmahera Selatan terdiri atas sistem transportasi darat, laut, dan udara. Namun, tidak seluruh wilayah Kecamatan (pulau) dapat dilayani oleh angkutan darat, khususnya jalan raya. Oleh sebab itu, angkutan laut, dan angkutan udara

menjadi unsur yang terkait dalam pembentukan aksesibilitas bagi seluruh wilayah Kabupaten Halmahera Selatan.

**a. Analisis Sarana dan Prasarana Transportasi**

Di Kabupaten Halmahera Selatan, prasarana jalan yang menghubungkan ibukota Kabupaten dengan ibukota Kecamatan dan antar ibukota kecamatan belum memadai atau dengan kata lain, aksesibilitas merupakan permasalahan transportasi secara umum yang terjadi di Kabupaten ini. Hal ini dikarenakan letak geografis kota-kota/desa-desa yang berpulau-pulau.

Di Pulau Bacan, dari tujuh kecamatan, jalan darat yang ada baru menghubungkan lima kecamatan yaitu Kecamatan Bacan, Bacan Selatan, Bacan Timur, Bacan Timur Tengah dan Bacan timur Selatan . Persoalan yang sama juga dialami oleh Pulau Obi dll. Jalur transportasi yang menjadi andalan penghubung antar kecamatan adalah jalur transportasi laut Akibatnya, setiap kecamatan di Kabupaten Kaimana mempunyai dermaga sendiri, meskipun dermaga sederhana yang terbuat dari kayu.

**b. Kebutuhan Pengembangan**

Peningkatan sistem transportasi baik dari peningkatan kualitas jalan, peningkatan sarana dan prasarana pelabuhan, dermaga, dan bandar udara sangat diperlukan untuk melakukan pergerakan. Kebutuhan pengembangan ini dirasakan sangat

penting untuk semakin memperkuat potensi investasi yang akan masuk ke Kabupaten Halmahera Selatan. Fungsi secara eksternal demikian krusial dalam meningkatkan hubungan perdagangan antar wilayah secara regional. Demi berjalannya roda perekonomian dan aktivitas penduduk, investasi untuk infrastruktur memang sangat diperlukan karena unsur utama pengembangan wilayah adalah infrastruktur yang berkualitas.

### **3. Analisis Penentuan Moda Transportasi Unggulan**

Untuk mengetahui moda transportasi unggulan dilihat dari kecenderungan masyarakat yang memakai moda tersebut (sampel), dimana moda transportasi unggulan dapat dinilai memakai Analisis pembobotan memakai kinerja transportasi dengan 14 (empat belas) variabel, yaitu Selamat, Akseibilitas, Terpadu, Kapasitas, Teratur, Lancer dan Cepat, Mudah di Capai, Tepat Waktu, Nyaman, Tarif Terjangkau, Tertib, Aman, Polusi Rendah dan Efisien. Lebih lanjut moda unggulan yang dimaksud adalah sebagaimana pada pembahasan berikut;

#### **a. Kinerja Transportasi**

Tingkat pelayanan transportasi yang efisien dan efektif dapat diketahui bilamana kinerja pelayanan seluruh moda transportasi dapat diketahui. Pengukuran kinerja dapat dilakukan berdasarkan formula yang tersedia atau didasarkan atas penilaian kualitatif

dari pemakai jasa transportasi sebagaimana dalam perhitungan penilaian jaringan prasarana dan pelayanan transportasi. Kondisi ini perlu diketahui bahwa pemakai jasa transportasi memiliki latar belakang pendidikan, budaya berbeda, sehingga pemakai jasa dapat menilai kinerja pelayanan baik atau kurang baik. Oleh sebab itu, diharapkan kinerja transportasi memiliki ukuran yang jelas dan standar tertentu.

### **1. Moda Transportasi Darat**

Jaringan jalan masih sangat terbatas, dan pemanfaatan sepenuhnya sesuai dengan fungsi, kelas dan peranan jalan.

Angkutan umum transportasi jalan masih belum sepenuhnya di kelola oleh kualitas sumberdaya yang memadai, norma, standar, acuan dan pedoman belum sepenuhnya tersedia khususnya yang terkait dengan sistem manajemen, operasi.

Berikut ini disajikan tanggapan responden mengenai jaringan pelayanan moda transportasi darat:

**Tabel 4.13**  
**Tanggapan Responden Mengenai kinerja Jaringan Pelayanan**  
**Transportasi Darat Kabupaten Halmahera Selatan Tahun 2012**

Tanggapan	Sangat Baik	Baik	Cukup	Kurang	Jumlah	Presentase
Selamat	72	99	112	73	356	49.4
Aksesibilitas Tinggi	0	45	54	138	237	32.9
Terpadu	68	63	118	83	332	46.1
Kapasitas Mencukupi	0	30	62	139	231	32.0
Teratur	76	72	62	106	316	43.8
Lancar dan Cepat	124	168	150	18	460	63.8
Mudah Dicapai	192	132	142	17	483	67.0
Tepat Waktu	96	111	150	44	401	55.6
Nyaman	44	84	150	66	344	47.7
Tarif Terjangkau	56	108	42	109	315	43.7
Tertib	64	78	84	96	322	44.7
Aman	84	84	106	78	352	48.8
Polusi Rendah	172	201	108	16	497	69.0
Efisien	68	75	104	86	333	46.2
<b>Jumlah</b>	<b>1116</b>	<b>1350</b>	<b>1444</b>	<b>1069</b>	<b>4979</b>	<b>49.3</b>

Sumber : Hasil perhitungan dan analisis data

Dari tabel di atas yang telah dianalisis dengan metode pembobotan, pendapat dari keseluruhan responden terhadap pernyataan yang diberikan nilai mengenai kondisi kinerja jaringan pelayanan moda transportasi darat, maka nilai yang berpendapat sangat baik sebanyak 1548, yang berpendapat baik 1737 yang berpendapat cukup sebanyak 1630 dan nilai yang berpendapat kurang 739. Sedangkan untuk jumlah presentasi 49.3 % sehingga transportasi darat masuk dalam peringkat cukup di unggulkan.



## 2. Moda Transportasi Laut

Kondisi geografis Kabupaten Halmahera Selatan adalah Kabupaten kepulauan sehingga transportasi laut sangat penting untuk menjangkau daerah-daerah yang ada di kabupaten yang tak bisa di jangkau oleh transportasi darat, Berikut ini disajikan tanggapan responden mengenai jaringan pelayanan moda transportasi Laut:

**Tabel 4.14**  
Tanggapan Responden Mengenai kinerja Jaringan Pelayanan Transportasi Laut Kabupaten Halmahera Selatan Tahun 2012

Tanggapan	Sangat Baik	Baik	Cukup	Kurang	Jumlah	Presentase
Selamat	112	171	138	26	447	62.0
Aksesibilitas Tinggi	476	129	36	0	641	89.0
Terpadu	112	108	98	67	385	53.4
Kapasitas Mencukupi	364	204	42	0	610	84.7
Teratur	84	102	96	77	359	49.8
Lancar dan Cepat	48	72	62	113	295	40.9
Mudah Dicapai	112	108	142	45	407	56.5
Tepat Waktu	64	63	106	90	323	44.8
Nyaman	152	141	102	44	439	60.9
Tarif Terjangkau	492	144	18	0	654	90.8
Tertib	44	54	84	109	291	40.4
Aman	112	105	138	48	403	55.9
Polusi Rendah	0	39	36	149	224	31.1
Efisien	56	54	34	131	275	38.1
<b>Jumlah</b>	<b>2228</b>	<b>1494</b>	<b>1132</b>	<b>899</b>	<b>5753</b>	<b>57.0</b>

Sumber : Hasil perhitungan dan analisis data

Dari tabel di atas yang telah dianalisis dengan metode pembobotan, pendapat dari keseluruhan responden terhadap pernyataan yang diberikan mengenai kondisi kinerja jaringan pelayanan moda transportasi laut, dengan nilai dari

pernyataan masyarakat sebanyak 2228, dan yang kurang sebanyak 5753. Sedangkan untuk jumlah presentasi adalah 57 %, sehingga transportasi laut masuk dalam kategori di unggulkan.

### 3. Transportasi Udara

Untuk transportasi udara tanggapan responden terhadap pernyataan yang di berikan mengenai Jaringan pelayanan, maka berpendapat sangat baik 328, yang berpendapat baik 208 yang berpendapat cukup sebanyak 161 sedangkan yang berpendapat kurang 143. Untuk lebih jelasnya dapat di lihat pada tabel berikut :

**Tabel 4.15**  
**Tanggapan Responden Mengenai kinerja Jaringan Pelayanan**  
**Transportasi Udara Kabupaten Halmahera Selatan Tahun 2012**

Tanggapan	Sangat Baik	Baik	Cukup	Kurang	Jumlah	Presentase
Selamat	48	33	30	22	133	55.4
Aksesibilitas Tinggi	0	0	0	60	60	25
Terpadu	40	54	40	12	146	60.8
Kapasitas Mencukupi	0	0	0	60	60	25
Teratur	60	36	58	4	158	65.8
Lancar dan Cepat	8	39	38	26	111	46.2
Mudah Dicapai	0	0	0	60	60	25
Tepat Waktu	76	9	32	22	139	57.9
Nyaman	44	27	48	16	135	56.2
Tarif Terjangkau	0	0	8	56	64	26.6
Tertib	56	33	54	8	151	62.9
Aman	56	51	40	9	156	65
Polusi Rendah	36	36	40	19	131	54.5
Efisien	52	45	36	14	147	61.2
<b>Jumlah</b>	<b>476</b>	<b>363</b>	<b>424</b>	<b>388</b>	<b>1651</b>	<b>49.1</b>

Sumber : Hasil perhitungan dan analisis data

Dari tabel di atas yang telah dianalisis dengan metode pembobotan, pendapat dari keseluruhan responden terhadap pernyataan yang diberikan mengenai kondisi kinerja jaringan pelayanan moda transportasi udara, dengan nilai dari pernyataan masyarakat sangat baik sebanyak 476, dan yang kurang sebanyak 1651. Sedangkan untuk jumlah presentasi adalah 49.1 %, sehingga transportasi udara masuk dalam kategori cukup di unggulkan.

**Tabel 4.16**  
**Rekapitulasi Penilaian kinerja Jaringan Pelayanan**  
**Transportasi Kabupaten Halmahera Selatan**

Indikator \ Antar Moda	Darat / Jalan	Laut	Udara
Selamat	49.4	62.0	55.4
Aksesibilitas Tinggi	32.9	89.0	25
Terpadu	46.1	53.4	60.8
Kapasitas Mencukupi	32.0	84.7	25
Teratur	43.8	49.8	65.8
Lancar dan Cepat	63.8	40.9	46.2
Mudah Dicapai	67.0	56.5	25
Tepat Waktu	55.6	44.8	57.9
Nyaman	47.7	60.9	56.2
Tarif Terjangkau	43.7	90.8	26.6
Tertib	44.7	40.4	62.9
Aman	48.8	55.9	65
Polusi Rendah	69.0	31.1	54.5
Efisien	46.2	38.1	61.2
$\Sigma n$	<b>49.3</b>	<b>57.0</b>	<b>49.1</b>

Sumber : Hasil perhitungan dan analisis data

**Analisis Moda Transportasi Unggulan Kabupaten Halmahera Selatan**

*Judul Gambar :*  
**Peta Analisis Penentuan Moda Transportasi Unggulan Kab. Halmahera Selatan**

*Legenda :*

- Batas Kabupaten
- Batas Kecamatan
- Jalan
- Sungai
- Danau
- Prasarana Transportasi Darat
- Prasarana Transportasi Laut
- Prasarana Transportasi Udara
- Laui

Moda Transportasi Unggulan

⊕ Moda Transportasi Laut (Nilai Timbang : 41.555)

*Pembimbing :*

- Ir. Nursyam Aksa, M.Si
- S. Kamran Akso, ST, MT
- Dra. Ummi Salamah, M.Str

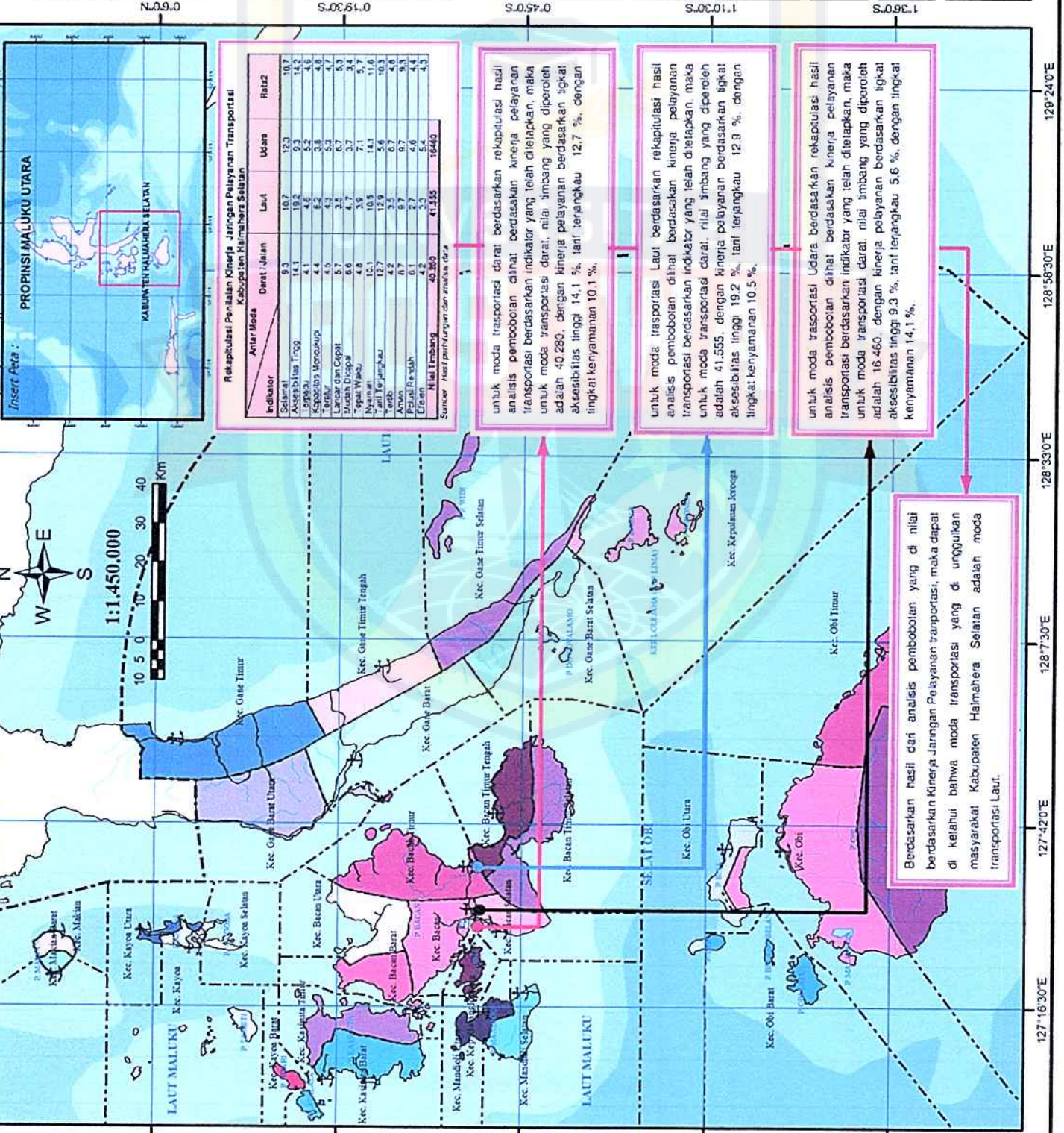
*Mahasiswa / Stambuk :*

Muhammad Ali / 45 06 042 019

*Sumber :*

- BAPPEDA Kabupaten Halmahera Selatan
- Hasil Analisis Tahun 2012

Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota  
 Fakultas Teknik  
 Universitas "45" Makassar  
 2012



**Rekapitulasi Penilaian Kinerja Jaringan Pelayanan Transportasi Kabupaten Halmahera Selatan**

Indikator	Antar Moda	Darat / Jalan	Laut	Udara	Rating
Solideritas	9.3	10.7	10.7	12.3	10.7
Aksesibilitas	4.1	10.5	10.5	5.2	4.2
Kepercayaan	4.4	6.2	3.8	4.8	4.8
Kepuasan Masyarakat	4.5	4.3	5.3	4.7	4.7
Lancar dan Cepat	5.7	3.0	6.7	5.9	5.3
Keamanan	6.6	4.7	3.7	3.4	4.6
Kebersihan	4.9	3.9	7.1	5.7	5.7
Kelestarian	10.1	10.5	14.3	11.6	11.6
Kejangkauan	12.7	12.9	5.6	10.3	10.3
Kejangkauan	6.7	6.7	6.7	6.7	6.7
Kejangkauan	6.1	2.7	4.0	4.4	4.4
Kejangkauan	4.2	5.0	5.4	4.3	4.3
<b>Nilai Timbang</b>	<b>40.260</b>	<b>41.555</b>	<b>16.440</b>		
<b>Standar</b>	<b>Hasil perbandingan dan analisis data</b>				

Untuk moda transportasi darat berdasarkan rekapitulasi hasil analisis pembobotan di atas berdasarkan kinerja pelayanan transportasi berdasarkan indikator yang telah ditetapkan, maka untuk moda transportasi darat, nilai timbang yang diperoleh adalah 40.260, dengan kinerja pelayanan berdasarkan tingkat aksesibilitas tinggi 14,1 %, tani terjangkau 12,7 %, dengan tingkat kenyamanan 10,1 %.

Untuk moda transportasi laut berdasarkan rekapitulasi hasil analisis pembobotan di atas berdasarkan kinerja pelayanan transportasi berdasarkan indikator yang telah ditetapkan, maka untuk moda transportasi darat, nilai timbang yang diperoleh adalah 41.555, dengan kinerja pelayanan berdasarkan tingkat aksesibilitas tinggi 19,2 %, tani terjangkau 12,9 %, dengan tingkat kenyamanan 10,5 %.

Untuk moda transportasi udara berdasarkan rekapitulasi hasil analisis pembobotan di atas berdasarkan kinerja pelayanan transportasi berdasarkan indikator yang telah ditetapkan, maka untuk moda transportasi darat, nilai timbang yang diperoleh adalah 16.460, dengan kinerja pelayanan berdasarkan tingkat aksesibilitas tinggi 9,3 %, tani terjangkau 5,6 %, dengan tingkat kenyamanan 14,1 %.

Berdasarkan hasil dari analisis pembobotan yang di nilai berdasarkan Kinerja Jaringan Pelayanan transportasi, maka dapat di ketahui bahwa moda transportasi yang di urungkan masyarakat Kabupaten Halmahera Selatan adalah moda transportasi Laut.

Berdasarkan data pada tabel rekapitulasi dapat terlihat jelas bahwa jumlah nilai presentasi transportasi laut lebih tinggi yaitu 57 % sehingga moda transportasi laut masuk pada kategori di unggulkan di bandingkan dengan moda transportasi darat 49.3 % dan udara 49.1%.

#### **4. Analisis SWOT Strategi Pengembangan Moda Transportasi**

##### **Unggulan**

Dalam rangka pengembangan moda transportasi unggulan untuk rencana pengembangan transportasi tersebut dengan melakukan inventarisasi kekuatan dan kelemahan sebagai faktor internal dan inventarisasi peluang dan ancaman sebagai faktor eksternal.

##### **1. Analisis Faktor Internal**

###### **1. Kekuatan**

Beberapa faktor potensi yang dimiliki Kabupaten Halmahera Selatan dapat dilihat sebagai aspek kekuatan (*Strength*) pengembangan moda transportasi unggulan Kabupaten Halmahera Selatan terdiri atas :

- a. Transportasi laut memiliki peran penting untuk menunjang aktifitas ekonomi masyarakat
- b. Tersedianya prasarana moda transportasi baik itu darat, laut dan udara.

## 2. Kelemahan

a. Belum adanya kerja sama pihak swasta dan pemerintah dalam peningkatan kualitas moda transportasi unggulan yang nyaman dan aman.

b. Minimnya pemanfaatan teknologi pada moda transportasi laut.

## 2. Analisis Faktor Eksternal

### 1. Peluang

Upaya mengembangkan transportasi Laut, ada beberapa peluang untuk pengembangan tersebut

a. Adanya Kebijakan pengembangan transportasi wilayah di Kabupaten Halmahera Selatan.

b. Peningkatan Prasarana transportasi Laut dari tahu ke tahun meningkat.

### 2. Ancaman

Selain peluang yang dimiliki juga terdapat ancaman yang merupakan salah satu faktor yang dapat mengancam dalam pengembangan transportasi Laut yaitu :

a. Sering terjadi kecelakaan di karenakan kondisi alam, pada bulan-bulan tertentu.

b. Masih kurangnya kesadaran masyarakat dalam merawat fasilitas pendukung moda transportasi laut (fasilitas pelabuhan dan kapal).

Keterkaitan antara faktor internal dan faktor eksternal dapat dijabarkan dalam bentuk matriks SWOT, dapat dilihat pada Tabel 3.8 sebagai berikut :



Tabel 4.17

## Model Matriks Analisis SWOT

Faktor internal	Kekuatan ( <i>Strengths</i> )	Kelemahan ( <i>Weaknesses</i> )
<b>Faktor eksternal</b> <b>Peluang (<i>Opportunities</i>)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Adanya Kebijakan pengembangan transportasi wilayah di Kabupaten Halmahera Selatan.</li> <li>▪ Peningkatan Prasarana transportasi laut dari tahun ke tahun meningkat.</li> </ul>	<b>Strategi SO</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Menambah penghasilan masyarakat (bisa mendistributor hasil panen dsb, ke daerah lain) serta daerah juga bisa diuntungkan (bisa berkembang)</li> <li>▪ Melakukan suatu sistem transportasi antar secara terpadu, efisien, dan berkelanjutan.</li> </ul>	<b>Strategi WO</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Berkerja sama dengan pihak swasta dalam peningkatan kualitas prasarana moda transportasi laut.</li> <li>▪ Meningkatkan pemanfaatan teknologi pada moda transportasi laut sehingga efektif dalam pelayanan kepada pengguna jasa transportasi.</li> </ul>
<b>Ancaman (<i>Threats</i>)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sering terjadi kecelakaan di karenakan kondisi alam, pada bulan-bulan tertentu.</li> <li>▪ Masi kurangnya kesadaran masyarakat dalam merawat fasilitas pendukung moda transportasi laut (fasilitas pelabuhan dan kapal).</li> </ul>	<b>Strategi ST</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Meningkatkan kualitas moda transportasi unggulan dengan menambah kapasitas moda dan meningkatkan penyediaan safety equipment guna meminimalisir korban akibat kondisi alam.</li> <li>▪ Melakukan sosialisasi pada masyarakat akan pentingnya perawatan wasilias moda transportasi unggulan (fasilitas pelabuhan dan kapal).</li> </ul>	<b>Strategi WT</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Penyediaan Fasilitas Keselamatan Transportasi.</li> <li>▪ Melakukan sosialisasi dengan cara memanfaatkan teknologi seperti pamplet, dll.</li> </ul>

Sumber : Hasil Analisis Data



Setelah memperhatikan beberapa faktor yang berpengaruh dalam pengembangan moda transportasi unggulan, maka dapat dirumuskan prioritas sasaran utama dan strategi pengembangan moda transportasi unggulan adalah sebagai berikut :

a. Sasaran Utama

- Menciptakan moda transportasi yang aman dan nyaman.
- Meningkatkan partisipasi masyarakat dalam meningkatkan moda transportasi.
- Terciptanya suatu sistem kordinasi dalam penanganan moda transportasi.

b. Strategi pengembangan moda transportasi untuk mencapai sasaran pengembangan transportasi unggulan, untuk itu diperlukan strategi :

- Meningkatkan jaringan pelayanan transportasi
- Mengembangkan jaringan prasarana transportasi
- Meningkatkan peran pengelola dalam kenyamanan transportasi.

Dengan melihat strategi pengembangan moda transportasi Laut, maka akan dilakukan program pengembangan transportasi Laut antara lain:

1. Penyediaan fasilitas transportasi untuk meminimalisir terjadinya kecelakaan pada moda transportasi laut. Hal ini dapat dilakukan melalui

- Pengembangan mercusuar
  - Alat-alat navigasi pada saat kapal masuk dan keluar pelabuhan
  - Bagi setiap kapal harus memiliki Fasilitas keselamatan baik itu speed boat untuk kapal dalam ukuran besar dan baju pelampung.
2. Peningkatan dan pengembangan sarana dan prasarana penunjang transportasi
  3. Peningkatan pelayanan kepada penumpang yang memakai jasa transportasi.
  4. Pengembangan operator transportasi dalam meningkatkan pelayanan transportasi dalam penjualan tiket.
  5. Kerja sama antara pihak pengelola dengan pihak pemerintah sangat diperlukan dalam peningkatan jaringan pelayanan transportasi dan jaringan prasarana transportasi.

## BAB V

### PENUTUP

#### 5.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan pada BAB IV maka dapat diketahui Moda Transportasi yang di unggulkan di Kabupaten Halmahera Selatan :

1. Berdasarkan hasil dari analisis yang telah di lakukan maka dapat di ketahui bahwa moda transportasi unggulan di Kabupaten Halmahera Selatan adalah moda transportasi Laut. Faktor-faktor yang mempengaruhi sehingga transportasi laut merupakan transportasi unggulan Kabupaten Halmahera Selatan yaitu faktor biaya yang terjangkau, akseibilitas yang tinggi dan kemudahan. Disamping itu di karenakan kondisi geografis kabupaten Halmahera merupakan wilayah kepulauan. Oleh kerena itu, system jaringan transportasi membutuhkan keterpaduan, khususnya transportasi jalan dengan transportasi laut.
2. Berdasarkan hasil analisis SWOT maka dapat di ketahui bahwa untuk mengembangkan moda transportasi unggulan yaitu (i) meningkatkan kinerja pelayanan transportasi, (ii) mengembangkan jaringan prasarana transportasi seperti pelabuhan yang saat ini kondisinya relatif kurang baik serta penambahan pelabuhan pada

daerah-daerah terpencil yang belum memiliki pelabuhan, (iii) meningkatkan peran pengelola dalam kenyamanan transportasi.

## 5.2. Saran

1. Pihak pengelola jasa transportasi dan Pemerintah harus bekerja sama untuk lebih berorientasi pada pelayanan transportasi yang aman dan nyaman.
2. Pemerintah selaku pemegang kekuasaan atau kebijakan dalam rangka merawat fasilitas prasarana transportasi maka perlu melakukan sosialisasi pada masyarakat untuk menjaga dan merawat fasilitas prasarana transportasi.
3. Pembangunan dan pengembangan strategi transportasi masa mendatang harus berorientasi pada terwujudnya sistem transportasi yang terpadu, khususnya transportasi laut dan jalan.

## Lampiran Foto



## RIWAYAT HIDUP

**Muhammad Ali Iskandar Alam, ST**, lahir pada 04 Maret 1989 di Batjan. Anak pertama dari empat bersaudara. Terlahir dari pasangan Ibrahim Hamdjah Iskandar Alam dan Mihir Umar. Pada tahun 1994 mulai menginjak bangku sekolah dasar dan tamat tahun 2000 di SD Negeri Inpres Labuha. Tahun 2003 tamat di SMP Negeri 1 Bacan dan tamat di SMU Negeri 1 Bacan. Dan melanjutkan ke perguruan tinggi pada tahun 2006 di Makassar tepat di Universitas 45 Makassar. Karena tertarik untuk lebih mengembangkan Kota Kelahirannya akhirnya ia memilih Fakultas Teknik Jurusan PLONOLOGI (Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota).

